Canadian Centre for Occupational Health and Safety

Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail

L'EFFET CATALYSEUR DES ACCIDENTS FERROVIAIRES DANS L'ÉVOLUTION DES LOIS SUR LES ACCIDENTS DE TRAVAIL EN ONTARIO

Une analyse conceptuelle et historique

P86-7F

L'EFFET CATALYSEUR DES ACCIDENTS FERROVIAIRES DANS L'ÉVOLUTION DES LOIS SUR LES ACCIDENTS DE TRAVAIL EN ONTARIO

Une analyse conceptuelle et historique

par

R. John T. Hicks, M. A., LL. B.

CCOHS/CCHST

90-02064/

L'EFFET CATALYSEUR DES ACCIDENTS FERROVIAIRES DANS L'ÉVOLUTION DES LOIS SUR LES ACCIDENTS DE TRAVAIL EN ONTARIO -- UNE ANALYSE CONCEPTUELLE ET HISTORIQUE

Chaque document produit par le CCHST est soumis à une série de révisions. Dans le cadre de ce processus de révision, on demande à des représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs d'examiner les versions préliminaires des documents du CCHST et de juger de leur exactitude sur le plan technique et de leur lisibilité pour l'usager.

Le CCHST s'efforce de s'assurer que l'information qu'il distribue est exacte et exhaustive. Cependant, il est entendu qu'il ne se porte pas garant que ladite information est exacte et exhaustive et il ne sera tenu responsable d'aucun dommage ni d'aucune perte subis par suite de l'utilisation d'une information inexacte ou incomplète.

Cette publication est offerte dans les deux langues officielles.

This publication is available in both official languages.

NUMÉRO DU CCHST P86-7F
ISBN 0-660-92186-3
NUMÉRO DE CATALOGUE MAS CC273-2/86-7F

Date de publication : 1986

Exemplaires supplémentaires disponibles sur demande.

---

250 rue Main est
Hamilton Ontario
L8N 1H6
(416) 572-2981
FAX 416-572-2206
Télex 061-8532

CCOHS/CCHST

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Avant-propos	1
L'importance d'un réseau ferroviaire pour la Confédération canadienne	9
Les accidents de travail sont-ils inévitables dans l'industrie ferroviaire?	15
Les compagnies ferroviaires et leurs employés	25
Le common law britannique sur la négligence	29
La loi de lord Campbell	37
Antagonisme entre les principes moraux et les impératifs technologiques de la souveraineté nationale	38
Le rôle de l'information	41
Lois destinées à prévenir les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire	48
La première loi sur les accidents de travail, 1886	51
Assurances	58
La tendance de l'évolution des lois	68
Convergence	72
Synthèse	80
Annexe A	88
Bibliographie	91

CCOHS/CCHST

AVANT-PROPOS

Ce rapport est le fruit d'une enquête sur le rôle qu'a joué le développement des réseaux ferroviaires dans l'évolution des lois sur les accidents de travail en Ontario.* Pour atteindre notre objectif, nous commencerons par étudier la relation particulière qui s'est établie entre les Ontariens du XIX^{e} siècle et le chemin de fer. Cette relation revêt certes une importance historique essentielle pour l'Ontario et l'ensemble du Canada; cependant, c'est l'identification et l'évaluation des valeurs sous-jacentes sur lesquelles étaient fondées la législation et l'interprétation juridique de la société au XIX^{e} siècle qui nous poussent à l'aborder ici.

Ce rapport tentera de démontrer que le développement d'un réseau ferroviaire au Canada a servi de catalyseur dans l'amélioration des lois sur l'indemnisation des travailleurs. Nous tenterons de démontrer que le contenu final de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 découle directement des inquiétudes qu'éprouvait l'ensemble de la société au sujet des accidents de travail dans l'industrie ferroviaire en Ontario. Nous tenterons également d'établir qu'il existe une continuité entre la Railway Accidents Act de 1881 et la Loi sur les accidents du travail de 1914, qui ne peut être perçue qu'en analysant les valeurs sociales de l'époque.

Il est particulièrement important de comprendre que la Loi de 1914 n'a vu le jour qu'à la suite d'une remise en question des valeurs sous-jacentes qui, au XIX^{e} siècle, servaient d'arguments de défense aux employeurs lorsqu'ils étaient tenus responsables, selon les termes du common law britannique, du sort de leurs employés en cas de négligence. Nous tenterons de mettre en évidence le fait que cette remise en question est, ni plus ni moins, la réaction à l'inquiétude généralisée face au nombre élevé d'accidents dont étaient victimes les travailleurs de l'industrie ferroviaire.

---

* Note : Les textes de loi cités sont des traductions libres.

CCOHS/CCHST

En plus d'éliminer les arguments de défense du common law britannique basés sur l'acceptation volontaire des risques que comporte un travail, les fautes ou imprudences concurrentes alléguées contre les victimes d'un accident et la règle des compagnons de travail, la Loi de 1914 était en fait, dans une large mesure, une loi d'assurance réciproque. L'industrie ferroviaire a joué un rôle prépondérant dans cette amélioration. Les compagnies étaient souvent les principaux défenseurs dans les poursuites de responsabilité et, en raison des dangers inhérents à leur lieu de travail, les cheminots ont dû, très tôt, commencer à élaborer des modèles de programmes d'assurance réciproque.

Pour bien saisir à quel point il aurait été difficile, pour les gens du XIX^{e} siècle, d'accepter les idées véhiculées par la Loi de 1914, il faut tout d'abord identifier les valeurs fondamentales généralement acceptées par les législateurs, les chefs d'entreprises et même par les citoyens de l'époque. Pour comprendre comment des changements ont été rendus possibles, il est intéressant de constater à quel point ces valeurs comportaient des contradictions intrinsèques et entraient en conflit les unes avec les autres. La grande valeur accordée aux libertés individuelles a suscité des conclusions contradictoires qui variaient selon la position du détenteur de cette liberté. Au XIX^{e} siècle, la croyance traditionnelle selon laquelle il était moralement indéfendable de tirer avantage de la souffrance ou de la mort d'un être humain a cédé le pas au nouveau mythe du progrès* et aux valeurs que cette notion englobait. L'industrie ferroviaire a évolué dans ce contexte de contradictions et de conflits.

Nous démontrerons que les conflits engendrés par ces valeurs n'auraient pas été résolus de la même manière sans l'apport non négligeable de renseignements sur les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire. En conclusion, nous prouverons que, dans certaines circonstances, l'information sur la vulnérabilité des êtres humains est une condition préalable nécessaire à l'amélioration des lois et des règlements dans le domaine de l'hygiène et la sécurité au travail en général, et de l'indemnisation des travailleurs en particulier.

---

* On confère au terme mythe son sens original, tiré du grec "mythos" qui signifie récit sur les dieux. Évidemment, les dieux appartiennent à une sphère de compréhension qui échappe à l'investigation intellectuelle ou à la raison. Au XIX^{e} siècle, le progrès est devenu un véritable dieu, dont la nécessité et l'existence propre échappaient de plus en plus à l'investigation intellectuelle.

Nous établirons également que l'information est un élément vital à la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles. Cette hypothèse est basée sur les deux faits suivants :

1. On ne rendra pas les travailleurs plus prudents en leur imposant des sanctions plus sévères que les punitions qui résultent d'accidents du travail ou de maladies professionnelles.

2. Par conséquent, la prévention ne peut se réaliser qu'en améliorant les connaissances sur les risques courus.

Nous n'avons pas inclu dans ce rapport un élément essentiel de la Loi sur les accidents du travail de 1914 : l'aspect d'assurance. Loin de nous l'idée de nier que les lois actuelles négligent cet aspect, mais puisque les programmes d'assurances sont largement acceptés et abondamment documentés, notre propos est plutôt de démontrer que :

1. l'intégration d'un programme d'assurances dans la législation sur les accidents de travail en Ontario ne constitue qu'une solution à un problème;

2. dans une large mesure, la solution ontarienne dérive historiquement de la tentative de résoudre les conflits engendrés par les valeurs de la société du XIX^{e} siècle;

3. les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire ont servi d'élément catalyseur en forçant les législateurs à établir un nouvel équilibre entre ces valeurs contradictoires.

Dans l'industrie ferroviaire, des sociétés de secours mutuel ont été créées afin de répartir entre les travailleurs les risques inhérents au type de travail. Ces sociétés représentaient donc les premiers modèles d'un programme d'assurances en cas d'accidents de travail. Elles étaient en place bien avant que la Loi sur les accidents du travail de 1914 ne soit adoptée. On peut affirmer sans risque d'exagérer que ces sociétés ont servi de modèle à sir William Meredith au moment d'établir les programmes modernes. Ceci explique également pourquoi les compagnies ferroviaires qui disposaient déjà de ces régimes d'assurance mutuelle ont, à l'origine, été exemptées des clauses de la Loi de 1914.

L'actuel programme d'indemnisation des travailleurs n'a rien d'absolument essentiel ni de simplement arbitraire. À l'avenir, en tentant d'améliorer ce programme, il serait bon de se souvenir qu'à l'origine les améliorations apportées avaient pour but de résoudre, au profit des travailleurs, les conflits

entre des valeurs sous-jacentes largement répandues. Avant de songer à faire des "améliorations", il faudra soigneusement déterminer s'il ne serait pas opportun de faire entrer d'autres valeurs en ligne de compte.

Le fait que l'on se soucie de façon constante de la prévention des accidents et des maladies sur les lieux de travail, par exemple, de ce qu'il en coûte pour maintenir en place le système, ainsi que de la légitimité d'exiger des "bons" employeurs qu'ils paient pour les négligences des mauvais employeurs démontre que :

1. l'actuel programme d'assurances peut encore être amélioré;

2. pour y parvenir, il est nécessaire d'analyser les valeurs sur lesquelles on se basera pour juger de la pertinence des améliorations.

Même si cela déborde du cadre de cette étude, nous sommes disposés à prouver qu'il est essentiel d'accorder une plus grande place à la prévention dans tous futurs programmes. Des impératifs économiques autant que moraux le justifient. Les coûts d'exploitation du système sont élevés et ne cessent d'augmenter. La douleur et la souffrance sont toujours présentes. Tant que les travailleurs subiront des préjudices, quels qu'ils soient, un problème grave d'ordre moral persistera. En effet, comment justifier l'élévation du niveau de la vie, l'augmentation des bénéfices ou la diminution du coût des biens de consommation quand on sait que ce sont d'autres êtres humains qui, par leurs douleurs et leurs souffrances, en font les frais?

Une des caractéristiques non négligeables de notre société contemporaine est que si l'hygiène et la sécurité au travail font l'objet d'une réglementation trop sévère, il y aura pertes d'emploi au profit d'entreprises qui ne sont pas assujetties aux règlements. Le défi qui consiste à atteindre des niveaux acceptables de santé et de sécurité au travail dans une région administrative donnée affecte rapidement l'ensemble de la société. Si on ne parvient pas à découvrir une solution globale, il faudra peut-être forcer l'adoption de certaines méthodes de protection, en imposant une tarification par exemple. Selon cette méthode, ce qu'il en coûterait pour atteindre un niveau acceptable de santé et de sécurité au travail pourrait correspondre à une taxation des biens produits par les régions administratives non réglementées. Cependant, une mesure de ce genre irait à l'encontre de la mentalité contemporaine qui valorise les vertus du marché libre et de son pendant international, le libre échange.

Il ne s'agit pas ici de faire appel à une partisannerie politique étroite. Une des philosophies les plus universellement reconnues dans une société complexe et perfectionnée comme la nôtre veut que toute règle générale comporte certaines exceptions, qui se justifient en regard de principes ou de valeurs plus élevés. La question que l'on doit se poser est la suivante : doit-on accorder un statut particulier à l'hygiène et à la sécurité au travail? Le cas échéant, comment préserver la souveraineté de ce statut particulier dans la perspective plus vaste du libre échange au plan national et international?

On remarque que notre société comtemporaine est aux prises avec les mêmes conflits de valeur qu'avant l'avènement des premières lois sur les accidents de travail. Prenons, par exemple, le principe des libertés individuelles. Au XIX^{e} siècle, on invoquait ce principe pour décharger un maître de sa responsabilité dans le cas où un serviteur avait causé des préjudices à un compagnon de travail par sa négligence. On l'utilisait également pour décourager la réglementation des industries. Ce n'est que plus tard que l'on a commencé à aborder la question du droit des travailleurs à ne pas être soumis à des risques indus au travail. La tradition des libertés individuelles se perpétue aujourd'hui avec les notions de marché libre et de libre échange.

Le problème de l'heure est de trouver un équilibre entre les intérêts des travailleurs et ceux des propriétaires, tout en maintenant un niveau élevé de santé et de sécurité au travail et en pourvoyant aux besoins des travailleurs blessés ou malades. Pour y parvenir de façon équitable, il faudra modifier la structure des institutions. Si l'on décide de ne faire porter le fardeau des coûts ni aux travailleurs ni aux employeurs responsables, il faudra songer à établir un nouveau mécanisme qui permette de préserver l'équilibre. Par exemple, on pourrait mettre au point un programme de prévention en vertu duquel les "mauvais" employeurs auraient à assumer tous les coûts découlant de leurs méthodes de gestion. Une fois qu'il aurait été établi que leurs méthodes ne sont pas conformes aux normes prescrites, les employeurs seraient tenus totalement responsables des dépenses. D'un point de vue économique, cette solution serait avantageuse car le prix des dérogations aux normes pertinentes étant très élevé, il en coûterait trop cher aux mauvais employeurs pour demeurer dans la course. Les bons employeurs en bénéficieraient sans délai car le désavantage qu'ils s'imposeraient, sur le plan de la concurrence, disparaîtrait rapidement.

Dans une situation semblable, où les responsabilités seraient transférées aux employeurs imprévoyants, il incomberait à un organisme indépendant d'intenter les poursuites et de veiller à l'application des normes. Les coûts des mesures d'hygiène et de sécurité au travail mises en oeuvre par les bons employeurs devraient évidemment être assumés par les consommateurs des biens et des services. Cependant, comme nous l'avons déjà souligné, cette solution doit reposer sur la coopération et, pour l'appliquer, il faudra établir des mécanismes de protection de façon à ce que les entreprises soient en mesure de soutenir la concurrence de celles qui ne sont pas réglementées.

Avant d'adopter l'une ou l'autre des méthodes, il faudra au préalable répondre à de nombreuses questions si on veut améliorer la situation actuelle. Par exemple, faut-il faire intervenir les principes d'équité naturelle lorsque l'on juge les soi-disant mauvais employeurs? Comment déterminer en toute objectivité qu'un employeur est mauvais? Quels sont les mécanismes de protection à intégrer au système? Faudra-t-il mettre en place des intermédiaires bureaucratiques inutiles et improductifs qui feront obstacle au commerce? Quelles seront les répercussions économiques globales? Les employeurs décideront-ils de changer de région administrative afin de se soustraire à la réglementation? Une méthode semblable pourrait-elle fonctionner à l'intérieur du système judiciaire actuel ou sera-t-il nécessaire de créer un nouveau tribunal ou une nouvelle cour de justice? Quels seront les problèmes constitutionnels qui en découleront? Comment ce problème peut-il être résolu entre les gouvernements fédéral et provinciaux? Qu'en sera-t-il des employés à tendances suicidaires ou volontairement négligents? Devrait-on leur retirer le droit à l'indemnisation?

Il va sans dire que le rapport ne prétend pas répondre à toutes ces questions. En les posant, nous voulons montrer qu'aucune solution ou amélioration ne peut être faite indépendamment du reste de l'ensemble. À long terme, il se peut que ce soit un critère purement économique qui, compte tenu des circonstances, permettra de trancher la question de ce qui est équitable ou juste. En définitive, il faudra se demander si une solution basée sur un critère semblable est moralement acceptable.

En étudiant l'évolution historique de la législation sur les accidents du travail, on s'aperçoit qu'il est difficile de reconnaître systématiquement la valeur morale ultime des travailleurs, ce qui souvent occasionne des conflits entre cette notion et le jugement moral du public. Ceci a donné lieu à la création de diverses lois provisoires destinées a remédier aux problèmes au gré des perceptions du moment.

La doctrine du laissez-faire préconisée par les juges et les chefs d'industrie au milieu du XIX^e siècle allait à l'encontre des principes moraux intuitifs de l'ensemble de la société. Les tensions engendrées par ces conflits ont donné lieu à l'imposition d'un nombre croissant de règlements dans les industries. Une des premières industries à faire l'objet de cette réglementation a été celle des chemins de fer. Les premières tentatives étaient des mesures timides mises de l'avant par les hommes politiques pour justifier l'aide gouvernementale massive destinée à soutenir financièrement ou autrement le développement des chemins de fer.

Il est clair que le gouvernement ne respectait pas le principe du laissez-faire. La position adoptée par l'industrie ferroviaire d'accepter l'argent et l'aide du gouvernement n'avait rien à voir non plus avec le laissez-faire. Les deux parties ont fait preuve d'hypocrisie et ont sacrifié le respect des principes au profit de bénéfices et de la promesse de bénéfices.

Quoi qu'il en soit, la politique prédominante de l'industrie ferroviaire et des tribunaux au XIX^e siècle est restée résolument axée sur le laissez-faire. L'idéologie de l'époque voulait que les entreprises livrées à elles-mêmes agissent pour le bien de tous. Ceci revient simplement à déterminer qui a le plus droit à la liberté.

Le jugement moral inhérent à cette proposition découle de la réponse que l'on apportera à la question suivante : ce qui est mieux pour l'ensemble de la société l'est-il également pour chacun des travailleurs? Les travailleurs d'une compagnie de chemin de fer ou d'une mine de charbon peuvent, malgré l'efficacité, la productivité et la rentabilité des entreprises, mourir prématurément ou contracter des maladies respiratoires pour lesquelles leurs employeurs seront tenus de répondre. Dans le passé, on a résolu ce problème de façon strictement utilitaire. Les droits des travailleurs étaient pesés en regard de la valeur qu'on accordait, par exemple, au service de chemins de fer et à la consommation de charbon. Il se peut qu'en définitive la détermination des nécessités soit la seule façon de résoudre ces conflits entre les valeurs morales humaines et la maladie et la mort qui, semble-t-il, sont le prix à payer pour combler nos besoins dans une société technologiquement avancée.

On peut cependant espérer qu'en évaluant les concepts fondamentaux du modèle de justice pour les travailleurs, basés sur la doctrine du laissez-faire au XIX^e siècle, on pourra ressusciter la notion de valeur morale des travailleurs individuels. Nous tenterons de démontrer le bien-fondé de

cette proposition en analysant les divers mécanismes de défense, notamment le principe de l'acceptation volontaire des risques inhérents à un lieu de travail et la règle des compagnons de travail qui, dans le common law britannique, servaient d'arguments aux employeurs lorsqu'ils étaient poursuivis par des travailleurs blessés.

Une fois établi le droit des travailleurs à l'indemnisation, la question suivante se pose : qui devrait en assumer les coûts? D'un point de vue logique et moral, la première réponse qui vient à l'esprit est la personne qui, à prime abord, est responsable de l'accident. En définitive, cette responsabilité devrait être transférée aux consommateurs des biens ou des services, puisque qu'il s'agit du prix à payer pour faire des affaires. En théorie, il en résulterait un effet moral secondaire, c'est-à-dire que l'entreprise responsable de l'accident ou de la maladie serait vouée à la faillite si elle n'éliminait pas ou ne minimisait pas les risques au travail. Toutefois, ce modèle ne serait efficace que dans la mesure ou toutes les dépenses seraient assumées par les véritables responsables.

Le système actuel basé sur les dommages s'est avéré beaucoup trop lourd et coûteux pour permettre de régler ces cas à la satisfaction de toutes les parties en cause. Jusqu'à maintenant, la pratique courante a été de laisser presque complètement de côté la détermination de responsabilité et de répartir les coûts entre les employeurs de certaines catégories. Le système n'est donc qu'un compromis qui se borne à reconnaître aux travailleurs le droit d'obtenir une garantie d'indemnisation dans les cas les plus graves.

L'étude des conséquences des accidents dans l'industrie ferroviaire sur l'évolution des lois sur les accidents de travail en Ontario nous amène à nous demander comment on peut établir un mécanisme d'indemnisation, par les responsables, des pertes totales subies par les travailleurs à la suite d'accidents de travail. Est-il juste ou moral de ne pas accorder une indemnisation pleine et entière? Peut-on exiger d'une partie autre que les responsables qu'elle assume les frais de l'indemnisation? Même si les programmes d'assurance semblent se prêter idéalement à la planification et à la répartition des risques au sein d'une entreprise, ne font-ils pas obstacle à l'identification des responsables et à la prévention? La réponse se trouve-t-elle dans l'établissement d'un système modifié basé sur les dommages?

Même si nous ne prétendons pas apporter toutes les réponses, nous espérons que ce document saura remettre ces questions dans une perspective plus objective.

L'IMPORTANCE D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE POUR LA CONFÉDÉRATION CANADIENNE

Vers la fin du XVIII^{e} siècle, à l'époque où John Graves Simcoe était gouverneur du Haut-Canada, la façon la plus rapide et la plus sûre de se rendre de Cataraqui, près de Kingston, à Newark, maintenant connu sous le nom de Niagara-on-the-Lake, était de prendre le bateau. Il y avait alors très peu de routes, et celles qui existaient étaient en piètre état. Il était difficile et extrêmement onéreux de transporter des outils, de l'équipement, des vivres, des fournitures et des marchandises de toutes sortes. Par conséquent, seules les marchandises de première nécessité pouvaient être envoyées d'un endroit à l'autre, sauf celles qui étaient destinées aux gens très riches ou très puissants.

Après 1784, les terres à l'ouest de la rivière des Outaouais ont été mises à la disposition des colons; les premiers pionniers du Haut-Canada se sont trouvés aux prises avec la tâche de défricher ces territoires sauvages et d'établir une économie viable. Les premières terres à être défrichées étaient celles qui se trouvaient en bordure des lacs et des rivières, car elles étaient déjà desservies par un système de transport efficace. Cependant, l'intérieur des terres est resté, à toutes fins utiles, inaccessible jusqu'à l'établissement d'un réseau primitif de routes et de sentiers. Sans doute en raison des longues distances et des coûts élevés de transport, l'économie du Haut-Canada était à cette époque autarcique et basée en grande partie sur l'agriculture.

Que l'établissement d'un système ferroviaire ait été effectivement une condition sine qua non du développement économique canadien ou non, vers le milieu du XIX^{e} siècle, l'opinion publique a décidé que la nation ne pourrait évoluer sans la construction d'un chemin de fer. Si on voulait cultiver et faire fructifier les terres, il fallait être en mesure d'acheminer les biens et les produits aux marchés de la façon la plus efficace et la plus rapide possible. Pour vendre les produits, il fallait les transporter vers l'arrière-pays, loin des rives des Grands Lacs et de leurs affluents.

Certains, dont sir Allan McNab, considéraient qu'un réseau ferroviaire était absolument nécessaire à l'implantation d'une structure économique industrielle. D'autres qui, comme sir John A. MacDonald, rêvaient d'un empire britannique qui s'étendrait d'un océan à l'autre, croyaient que la seule façon de réaliser ce projet était de construire une voie ferrée

transcontinentale. Enfin, certaines personnes avaient à coeur la préservation des valeurs de l'empire britannique en Amérique du Nord et observaient la croissance des colonies américaines de l'ouest avec la plus vive méfiance. Pour justifier la construction d'un réseau ferroviaire, des impératifs économiques se sont donc ajoutés aux considérations d'ordre politique et militaire.

En 1849, T.C. Keefer louait les avantages d'un réseau ferroviaire. A cette époque, les voies ferrées de l'Amérique du Nord britannique avaient moins de 60 milles de longueur. Selon Keefer, ce chemin de fer se caractérisait surtout par sa vitesse, son économie, sa régularité et sa sécurité. Il s'avérait beaucoup plus rapide et efficace de transporter des marchandises par train que par bateau ou par chariots attelés. On pouvait s'y fier par n'importe quel temps et s'y sentir plus en sécurité que sur un bateau à vapeur.

Selon Keefer, le chemin de fer conférait une certaine magie partout où il se rendait. Voici le genre de propos qu'il tenait :

> "Nous n'aurons plus à transporter les denrées périssables, lait, fruits et légumes, pendant 10 à 12 heures sur une distance de 50 milles sur des routes cahoteuses pour arriver au marché; c'est trop long ou trop cher de transporter par cheval de la viande, du poisson, des oeufs frais, du bétail, des porcs et de la volaille, du bois de construction, des douves, des bardeaux et du bois à chauffage sur une distance d'une centaine de milles. Pour cette raison, la production de ces marchandises est très limitée dans certains districts; or dès que ces régions sont desservies par une voie ferrée, la production intensive de ces denrées devient immédiatement un nouvel élément de richesse et la locomotive devient un bienfait public, permettant par exemple de doubler les récoltes de blé. La caractéristique essentielle d'un système ferroviaire est donc d'alimenter son propre réseau, d'augmenter de 25 pour cent la valeur de toutes les fermes dans un rayon de 50 milles autour de la voie ferrée, de doubler la valeur des terres avoisinantes et de quadrupler la valeur des terres boisées qu'il traverse. D'un côté, les trains sont un mode de transport plus économique que les canaux car ils peuvent s'autofinancer; un seul bénéfice leur suffit donc."(1)

---

1 T.C. Keefer, Philosophy of Railroads, révisé avec une introduction de H.V. Nelles, University of Toronto Press, University of Toronto, p. 12-13.

Tous les adeptes d'un réseau ferroviaire ne partageaient pas l'enthousiasme et l'optimisme de T.C. Keefer. Un grand nombre de personnes n'acceptaient d'assumer le lourd fardeau de la construction d'un chemin de fer que parce qu'elles comprenaient qu'il s'agissait là du prix à payer pour développer une société industrielle. On croyait que sans voie ferrée il serait impossible d'unifier le pays d'un océan à l'autre.

Au Canada, sir Allan McNab ou sir John A. MacDonald n'avaient pas l'exclusivité de ces opinions. Le procès-verbal de la 37e séance du Congrès des États-Unis démontre que cette idée était tout aussi répandue aux États-Unis qu'au Canada. Au cours d'une discussion sur la construction de la Union Pacific Railway, le sénateur Clark du New Hampshire a déclaré que malgré ce qu'en disait le sénateur du Kansas, il ne croyait pas qu'une seule compagnie ferroviaire dans tout le pays puisse exploiter un réseau sans erreur, même s'il était construit de la main de Dieu. Selon lui, la voie ferrée devait être construite non pour des raisons de rentabilité, mais parce qu'il s'agissait d'une nécessité politique, dans le but d'unifier le pays et d'en faire une entité.(2)

En 1871, pour inciter la Colombie-Britannique à entrer dans la Confédération, on a promis de construire une voie ferrée. Un commentaire de cette époque illustre à la fois l'enthousiasme de Keefer et les considerations politiques des sénateurs des États-Unis. Voici à ce sujet ce qu'ont écrit J.M. et Edward Trout dans leur livre The Railways of Canada for 1870-1871 :

> "Une des principales nécessités pour un pays ayant la configuration physique du Dominion, c'est-à-dire dont le territoire s'étend de l'Atlantique au Pacifique et dont la population n'occupe qu'une étroite bande le long de la frontière, est d'établir un réseau de communication peu coûteux et rapide. Le projet de construction d'un réseau qui relierait l'ensemble de la colonie est beaucoup plus une entreprise politique que commerciale, et peut présenter des avantages considérables : il permet d'établir de nouvelles relations, de créer et de raffermir des liens commerciaux et sociaux, de réduire les antipathies et d'engendrer un sentiment mutuel d'appartenance. Espérons que nous n'aurons jamais à l'utiliser à des fins militaires. Pour rendre un nouveau pays accessible aux colons, un chemin de fer est sans aucun doute le moyen le

2 Tiré de la 2e séance de la 37e réunion du Congrès, p. 2788, cité dans History of the Union Pacific Railway, par Henry K. White, 1895, réimprimé par Augustus M. Kelley Publishers, Clooston, 1973, p. 69.

> plus efficace jamais conçu par l'ingéniosité de l'homme. Comme les artères et les veines du corps humain, il irrigue tout le pays et met en contact direct et immédiat les centres de commerce entre eux. Grâce aux chemins de fer, les produits naturels acquièrent une valeur que leur éloignement des centres de consommation les empêchait d'avoir auparavant; le train transforme la stérilité en productivité, convertit des territoires sauvages en terres cultivées comme par magie et permet aux coureurs des bois, voués à une vie vaine de chasseurs, de connaître les plaisirs paisibles et rentables de l'agriculture moderne. Les voies ferrées ont déjà accompli tout ceci au Canada et les bienfaits ne font que commencer à se faire sentir."(3)

La croissance phénoménale du réseau entre l'époque des conférences de Keefer en 1849 et les commentaires d'Edward Trout en 1871 permet de mesurer la cadence des progrès dans l'industrie ferroviaire. En 1849, l'ensemble des voies ferrées de l'Amérique du Nord britannique couvrait moins de 60 milles, alors qu'en 1871 la longueur du réseau s'était déjà multipliée plusieurs fois. On disait même que les revenus des compagnies de chemin de fer équivalaient presque à la totalité du revenu national, soit environ 14 millions de dollars.(4)

Il régnait un tel optimisme quant au succès financier des chemins de fer que, dans de nombreuses chartes d'exploitation des compagnies ferroviaires, il était stipulé qu'une partie des gains nets excédant un dividende de 10 pour cent serait versée aux fonds publics. Non seulement cette clause ne fut-elle jamais appliquée, mais un grand nombre de compagnies ferroviaires, notamment la Northern, connurent des problèmes financiers graves. L'enthousiasme excessif des années 1850 fut balayé par les dures réalités de la récession des années 1860 qui causèrent la faillite de plusieurs compagnies. Au cours de cette période, les voies ferrées sont passées par divers stades de financement, du statut de compagnies privées à l'étatisation totale.(5)

Pour aider la construction des voies ferrées, le gouvernement du Canada Uni a adopté en 1849 l'Acte pour donner, sous certaines conditions, la garantie de la province aux obligations contractées par les compagnies de chemins de fer, et pour aider la construction du chemin de fer de Halifax à Québec.(6) Cette loi reconnaissait qu'une aide gouvernementale pouvait s'avérer nécessaire dans un pays

---

3 J.M. et Edward Trout, The Railways of Canada from 1870-71, Toronto, Monetary Times, 1871, p. 31-32.
4 Ibid., p. 31.
5 Ibid., p. 30-39.
6 12 Victoria, c. 29.

CCOHS/CCHST

faiblement peuplé. Dans le cas de voies ferrées d'une longueur supérieure à 70 milles, la province garantissait des prêts à taux d'intérêt de six pour cent; elle assurait également le remboursement de la moitié des coûts totaux d'une voie ferrée après l'achèvement d'au moins la moitié de cette voie. On ne s'engageait à verser cette somme que lorsque les fonds additionnels permettraient de terminer la voie à la satisfaction du gouvernement.

Il était entendu que les compagnies ferroviaires devaient rembourser le gouvernement avant de distribuer les dividendes. On pensait qu'ainsi le gouvernement ne courrait jamais de grands risques. Pourtant, lorsque plus tard plusieurs compagnies se sont trouvées acculées à la faillite, le gouvernement a dû accepter de renoncer temporairement à ses garanties au profit des entreprises privées auxquelles les compagnies ferroviaires avaient emprunté de l'argent pour survivre.

Le rapport annuel du ministère des Travaux publics de la Province du Canada pour l'année 1866-1867 affirmait que seulement trois compagnies ferroviaires sur 17 avaient bénéficié de l'aide gouvernementale. Ces compagnies étaient la Great Western, la Northern et la Grand Tronc.(7)

Ce rapport semble toutefois induire en erreur. En effet, le volume The Railways of Canada fait mention de 19 différentes phases de financement, dont plusieurs relèvent directement ou indirectement du gouvernement.(8) On peut lire de plus que des projets avaient été financés selon une méthode assez particulière, qui consistait à demander aux municipalités et au gouvernement une aide financière sous forme de primes plutôt que d'actions souscrites. Il s'agissait là d'une méthode des plus honnêtes et pertinentes, puisqu'elle ne donnait pas lieu à de faux espoirs et éliminait bien des causes d'embarras et de déception qui, autrement, n'auraient pas manqué de surgir. De nombreuses municipalités ont accepté d'apporter une généreuse contribution. Le gouvernement de l'Ontario a fait preuve d'une prévoyance remarquable en mettant de côté 1 500 000 $ qui seraient versés à titre de primes de 2 000 $ à 4 000 $ par mille, selon les circonstances.(9)

---

7 p. 554-555.
8 The Railways of Canada, p. 38-39.
9 Ibid., p. 39.

Un dossier de la Chambre des communes en date du 1er septembre 1875 portant sur l'aide et les subventions accordées aux réseaux ferroviaires démontre que 13 compagnies ferroviaires ont reçu des sommes totalisant 1 154 388 $ et que 12 autres ont bénéficié de subventions de plus de 98 500 $.(10) De plus, quelque 20 compagnies ferroviaires ont reçu des primes des municipalités totalisant plus de 6 100 000 $.(11) Le rapport de 1877 indique qu'au cours de cette année-là le financement a été à peu près semblable.(12) Cependant, en 1880, quelque 25 compagnies ferroviaires recevaient annuellement des subventions directes de 1 685 409 $.(13)

En plus de ces subventions directes, le gouvernement de la province de l'Ontario a créé une politique d'émission de certificats provisoires. Il s'agissait d'une rente annuelle destinée à aider les réseaux ferroviaires. Au 1er janvier 1884, la valeur totale de ces certificats s'élevait à 2 091 264,81 $.(14) On a de plus calculé que si on levait les certificats en souffrance en 1884 et si on émettait de nouvelles rentes annuelles, le versement global atteindrait 6 195 967,60 $.(15)

Un trop grand nombre de compagnies ferroviaires avaient cessé d'être un passeport vers la richesse individuelle garantie. Elles étaient devenues sources d'ennuis et faisaient de plus en plus appel à la participation complexe du public. C'est sans doute vers les années 1880 qu'il est apparu clairement à la population et à l'Assemblée législative de l'Ontario que les voies ferrées étaient devenues un fardeau financier pour l'ensemble de la province.

---

10 Ontario Sessional Papers (n° 30), 30 Victoria, 1875-1876.
11 Ontario Sessional Papers (n° 43), 39 Victoria, 1875-1876.
12 Ontario Sessional Papers (n° 9), 40 Victoria, 1877.
13 Ontario Sessional Papers (n° 56), 43 Victoria, 1880.
14 Ontario Sessional Papers (n° 85), 47 Victoria, 1884.
15 Ontario Sessional Papers (n° 86), 47 Victoria, 1884, p. 3.

LES ACCIDENTS DE TRAVAIL SONT-ILS INÉVITABLES DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE?

Il n'est sans doute pas exagéré d'affirmer qu'au XIX^{e} siècle un cheminot mettait presque quotidiennement sa vie en danger. Les tâches les plus dangereuses étaient probablement l'attelage des wagons et le freinage d'un train en mouvement. Avant l'invention d'un dispositif automatique, le travail habituel d'un préposé à l'attelage consistait à se placer entre deux wagons et à les relier l'un à l'autre au moyen d'une barre d'attelage et d'une cheville. Cet employé devait lever la barre d'attelage pour la mettre en place puis insérer la cheville à l'extrémité de la barre. Pour compliquer les choses, il devait effectuer sa tâche pendant que les deux wagons en mouvement s'approchaient l'un de l'autre.

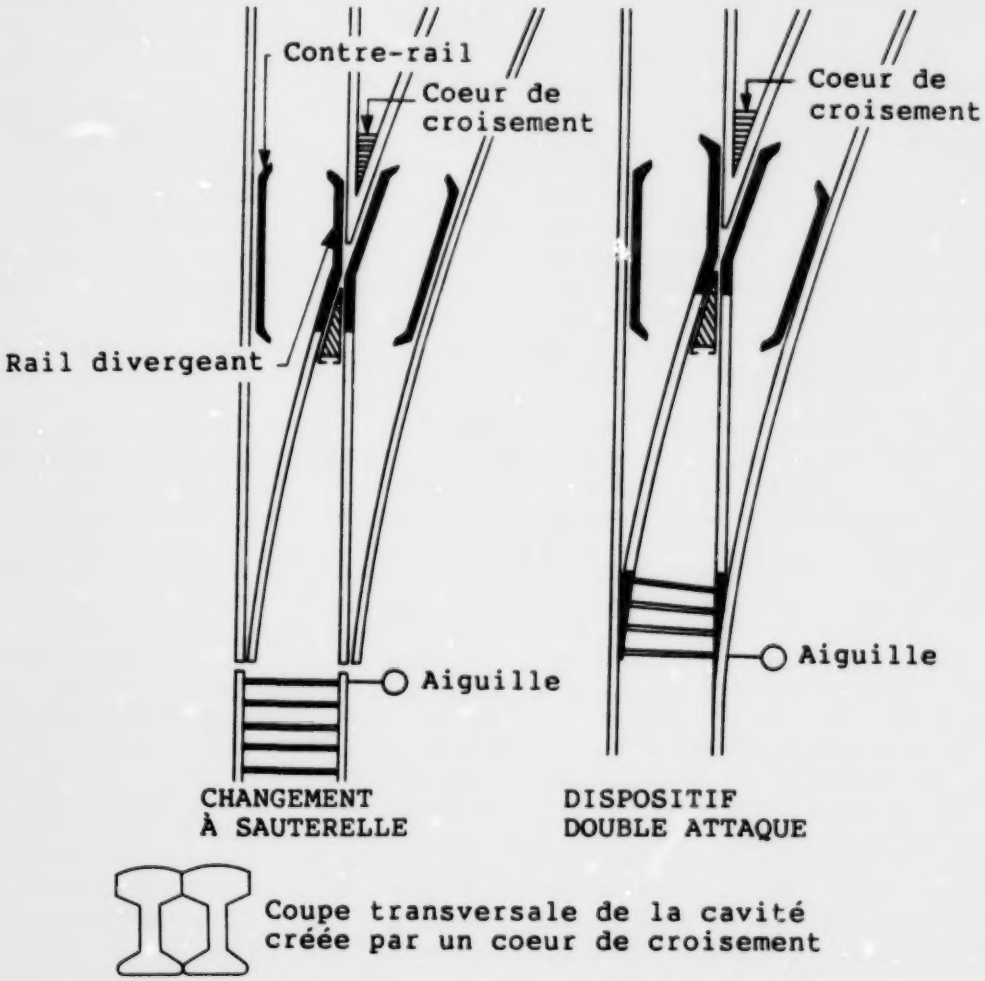
Pour faire ralentir le train ou l'amener à un arrêt complet, il fallait que le serre-freins rampe sur le toit du train et applique les freins de chaque voiture au bon endroit. La manoeuvre était la même lorsqu'on voulait faire prendre de la vitesse au train et enlever les freins. Ces tâches comportaient des difficultés énormes, comme l'illustrent les passages suivants.

Attelage des wagons :

"L'homme responsable d'atteler les wagons commence par vérifier si les barres et les chevilles sont en place; il se place ensuite habituellement sur les rails ou les traverses entre les wagons juste avant que ceux-ci ne se touchent. Si on prend soin de faire reculer le train très doucement, de façon à rapprocher les tampons de choc sans communiquer de mouvement à la voiture stationnaire, le travail est très simple et peut être effectué sans le moindre danger par tout employé expérimenté raisonnablement intelligent. Mais si, comme c'est généralement le cas lorsque le convoi est très lourd, les voitures se heurtent au cours de l'opération, la masse considérable et l'élan de la locomotive et des wagons poussent violemment le wagon stationnaire en arrière, souvent sur une distance de 50 pieds ou plus; dans ce cas, l'homme occupé à ajuster les barres et les chevilles doit, pour se maintenir à la même allure que les voitures, courir sur des rails glissants, en s'efforçant d'éviter les coeurs de croisement, les traverses, les aiguilles de changement de voie, etc. Si, à

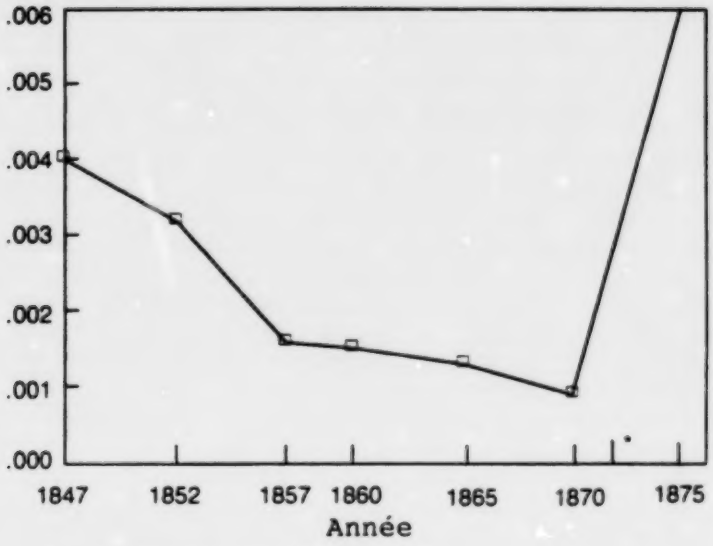
ce moment, il se concentre sur ses pieds ou l'endroit où il les pose, il risque d'être écrasé entre les tampons; par contre, s'il se concentre trop sur ses mains et son travail, il peut se coincer le pied dans un coeur de croisement, une aiguille ou un autre obstacle, et être ensuite écrasé par le train."(16)

Les coeurs de croisement mentionnés dans ce passage sont des intersections en V formées par deux ensembles de rails qui se joignent en formant un angle. Étant donné que les rails sont plus épais dessus et dessous, il se forme une cavité où le pied peut se coincer. Dans une situation comme celle qui est décrite dans le passage précédent, une distraction d'une fraction de seconde peut signifier la mort instantanée de l'employé.



Le coeur de croisement

16 Report of the Select Committee on Railway Accidents, 43 Victoria, Annexe n° 1, 1880, p. 42.



*Obligation de signaler
tout accident
au ministère du Commerce

Probabilité qu'un cheminot britannique soit blessé ou meure des suites d'un accident de travail au cours de l'année

Basé sur des statistiques publiées par le ministère du Commerce de la Grande-Bretagne, dans Victorian Railwaymen, p. 47.

CCOHS/CCHST

Opérations de freinage :

"Au sujet du serre-freins qui se déplace sur le toit des wagons, l'opinion généralement répandue est que cette personne peut, avec un peu d'expérience et de pratique, courir sur le dessus d'un train (qui lui-même se déplace à sa vitesse habituelle) aussi facilement qu'une personne le ferait sur le sol ou sur une route pavée. En me basant sur ma propre expérience, je peux affirmer qu'il en va tout autrement dans la réalité et que cette croyance est tout simplement absurde. Il est vrai qu'avec un peu de pratique un homme peut monter sur le toit d'un train et s'y maintenir avec une certaine stabilité qui ne peut s'acquérir que par l'expérience. Il m'est souvent arrivé d'avoir à parcourir la presque totalité de la longueur d'un train à quatre pattes, et en me tenant très solidement afin de ne pas être balayé par le vent. Il m'est également arrivé d'avoir à le faire sous la pluie ou la neige, ou sur des voitures couvertes de glace. Étant donné que nous n'avons absolument aucun contrôle sur les conditions météorologiques, il faut concevoir des techniques qui permettront de travailler sans risque dans des conditions pénibles et difficiles."(17)

Le travail du serre-freins comportait d'énormes responsabilités. La principale façon d'arrêter un train était évidemment d'appliquer les freins. On croyait en général que la technique qui consistait à libérer de la vapeur pour renverser le mouvement des roues risquait d'endommager les bielles, l'arbre de roue motrice, les roues et les rails eux-mêmes. On n'avait donc recours à cette méthode qu'en cas de force majeure, et même dans ces circonstances elle n'était pas très efficace.

Lorsqu'un convoi de bonne taille était chargé à bloc, il fallait appliquer plusieurs freins. Étant donné que ces freins n'étaient pas toujours bien entretenus, le serre-freins devait fréquemment filer à toute allure à quatre pattes d'un wagon à l'autre afin d'être en mesure d'appliquer suffisamment de freins pour pouvoir ralentir le train à temps. La seule façon de procéder était de se déplacer sur le toit des voitures le long d'une passerelle de bois. L'employé devait progresser prudemment d'un wagon à l'autre en tentant de conserver son équilibre malgré les secousses, les embardées et le roulis.

17 Ibid., p. 41.

L'écart entre les voitures était généralement d'environ 31 pouces et pouvait aller jusqu'à 40 pouces. La hauteur des wagons était généralement de 11 pieds, mais un grand nombre d'entre eux ne répondaient pas à ces normes. Certains wagons spécialement conçus pour transporter des meubles étaient plus élevés. De plus, des wagons plats et des wagons à minerais étaient souvent séparés par des wagons couverts. Toutes ces voitures étaient de hauteurs et de configurations différentes, ce qui constituait un autre danger pour le serre-freins.

Une fois parvenu au wagon approprié, le serre-freins devait souvent emprunter une échelle pour descendre entre les voitures. Ensuite, il devait faire pivoter une roue d'engrenage reliée aux freins, située à l'extrémité ou sur le dessus des wagons. Dans les deux cas, l'employé pouvait facilement perdre pied en tentant d'actionner la roue. Il arrivait que l'échelle cède sous le poids d'un employé, lequel plongeait alors entre les deux wagons vers une mort certaine. C'était surtout en sautant d'un wagon à l'autre que les employés connaissaient cette fin atroce.

Outre tous ces dangers, il faut signaler que les trains passaient souvent sous des ponts si bas que les serre-freins les heurtaient souvent de plein fouet. Les hommes mouraient alors instantanément, soit des suites du choc ou sous les essieux des wagons. Pour remédier à ce problème, plusieurs compagnies ont décidé de fixer un fil de fer au-dessus des rails et d'y suspendre des cordes garnies de noeuds qui descendaient presque jusqu'au niveau du toit du train. Cette méthode était destinée à avertir l'employé que le train approchait d'un pont peu élevé. De toute façon, la méthode en elle-même était plutôt dangereuse car elle faisait sursauter les hommes ou les forçait à se jeter à plat ventre pour éviter les cordes. Ils pouvaient alors perdre l'équilibre et tomber du train.(18)

En plein jour et par beau temps ce travail était déjà particulièrement difficile. Il devenait carrément impossible par temps froid et venteux, dans des conditions de pluie, de neige ou d'obscurité. Le taux de mortalité ou de blessures accidentelles chez les serre-freins était anormalement élevé. En fait, indépendamment de la tâche qu'ils effectuaient, les employés des chemins de fer étaient toujours en danger.

Étant donné que la Grande-Bretagne et les États-Unis ont construit leurs réseaux ferroviaires respectifs quelques années avant le Canada, les législateurs canadiens ont pu bénéficier de l'expérience de ces deux pays pour trouver des méthodes plus sûres pour venir à bout de problèmes complexes et épineux. En réponse au nombre alarmant de décès et d'accidents sur les voies ferrées, de nombreux règlements et lois ont été adoptés.

---

18 Ibid., p. 42.

En 1871, on a calculé que la proportion de cheminots britanniques appartenant à la Railway Benevolent Institution qui se blessaient ou étaient tués au travail était de un pour 37.(19) Selon les données fournies par les compagnies ferroviaires elles-mêmes, la proportion d'accidents ou de décès chez les cheminots est passée de un pour 250 en 1847 à un pour 1 125 en 1870. Il faut toutefois considérer ces chiffres sous toute réserve, car ce n'est qu'en 1871 qu'on a obligé les compagnies ferroviaires à déclarer tous les accidents. D'autres facteurs rendent également l'interprétation de ces données assez compliquée.

En 1871, on a exigé des compagnies ferroviaires qu'elles signalent au ministère du Commerce de la Grande-Bretagne tous les accidents entraînant des blessures ou des décès. Comme par magie, la proportion des employés décédés et blessés est passée à un pour 167 selon les rapports officiels.(20) S'agissait-il là d'une augmentation dramatique des risques courus? Il est plus plausible de conclure que le grand nombre d'accidents déclarés traduisait simplement la présence d'un danger qui existait depuis la création des voies ferrées.

Selon le Dr Kingsford :

"Les sources de dangers étaient multiples : longues heures de travail, retards et négligences, indifférence des compagnies devant des événements qui attiraient peu l'attention et qu'elles n'avaient pas à signaler officiellement, règlements inadéquats et dispositifs de sécurité peu efficaces. À cette époque, la population s'était faite une opinion assez claire de la situation, quoique les idées pouvaient être partagées sur les causes. 'Les chemins de fer ouvraient la voie à une ère totalement nouvelle dans l'histoire de l'humanité, mais avant les cheminots, jamais une classe de travailleurs n'avait été exposée à tant de risques de perdre la vie ou d'être mutilés en travaillant au service du public. [...] les cheminots couraient beaucoup plus de risques que n'importe quel autre travailleur.'[...]"(21)

---

19 Railway Benevolent Institution Annual Reports 1871, tel que cité dans P.W. Kingsford, Victorian Railway Men, Frank Cass & Co., 1970, p. 47.

20 Ibid.

21 Ibid., p. 46, citation de Reports of Railway Benevolent Institutions, sir William Fairburn, 1865. W.F. Mills, The Railway Service, 1867.

CCOHS/CCHST

Le 26 février 1877, l'Assemblée législative de l'Ontario a ordonné que soit préparé un rapport signalant tous les accidents et décès survenus dans l'industrie ferroviaire de la province durant les années 1874, 1875 et 1876.(22) Le gouvernement de l'Ontario avait, semble-t-il, pris exemple sur le ministère du Commerce de la Grande-Bretagne. Quoi qu'il en soit, vers le milieu des années 1870, on a commencé à manifester de plus en plus d'inquiétude au sujet du taux élevé d'accidents dans l'industrie ferroviaire en Ontario.

Il semblerait également que la population de l'Ontario, qui se voyait dans l'obligation d'assumer le fardeau financier de plus en plus lourd de l'industrie ferroviaire, prenait peu à peu conscience du carnage qui se déroulait dans cette industrie. En 1880, un comité sur les accidents dans l'industrie ferroviaire (Select Committee on Railway Accidents) a déposé son rapport auprès de l'Assemblée législative de la province.(23) Dès l'année suivante, le Parlement votait la Railway Accidents Act (loi sur les accidents dans l'industrie ferroviaire).

Pour constater la gravité des accidents dans l'industrie ferroviaire, on n'a qu'à étudier les données de 1911 sur les accidents industriels pour l'ensemble du Canada. Sur 1 065 personnes tuées au cours de ces accidents en 1911, 312 travaillaient dans l'industrie ferroviaire. Des 1 986 personnes gravement blessées, 347 étaient des cheminots. Le rapport de 1913 sur l'inspection des usines pour l'année 1912,(24) couvrant une population active totale de 238 257 travailleurs, indiquait que pour 1 502 accidents signalés, on comptait 61 décès. Ceci démontre qu'un nombre anormalement élevé de cheminots étaient tués ou blessés par rapport aux travailleurs d'usine. Il est encore plus atterrant de constater que près de la moitié des accidents déclarés dans l'industrie ferroviaire étaient mortels.(25)

---

22 Ontario Sessional Papers (n° 14), 41 Victoria, 1878.
23 Ontario Sessional Papers Appendix (n° 1), 42 Victoria, 1880.
24 Ontario Sessional Papers (n° 45), 1913, vol. XLV, partie XI.
25 Ontario Sessional Papers (n° 65), 1912, p. 365.

CCOHS/CCHST

TABLEAU 1
Accidents de travail dans les industries pour l'ensemble du Canada, 1911[26]

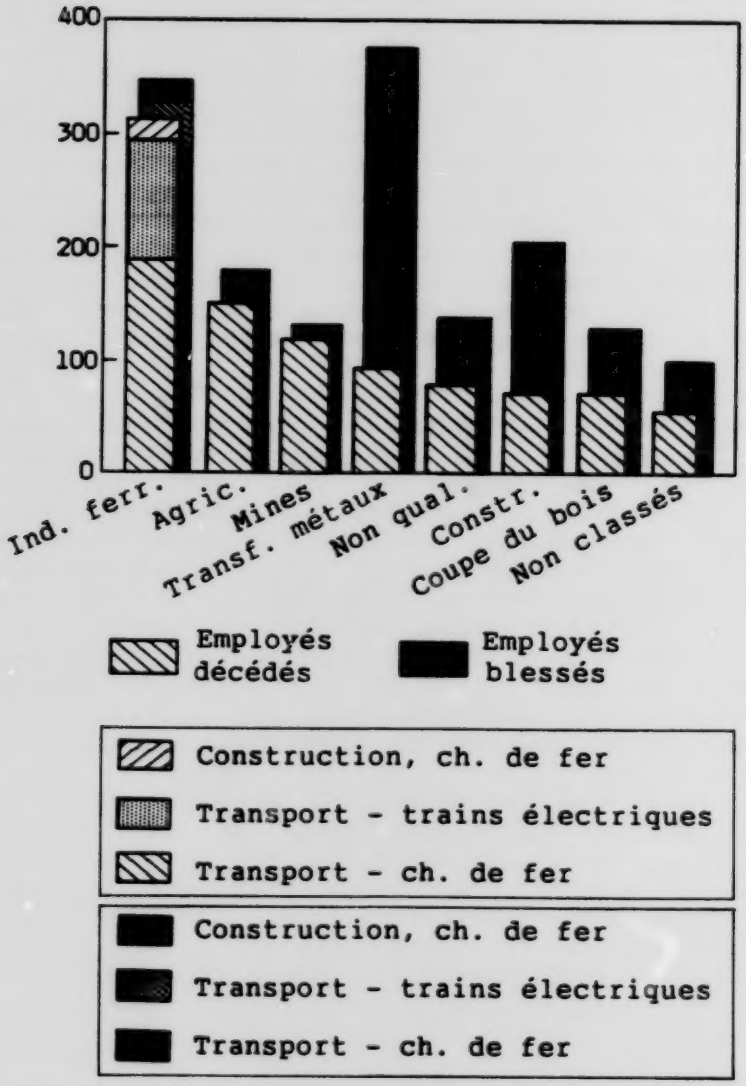
Secteur d'emploi	Décédés	Blessés	Total
Agriculture	150	179	329
Mines	119	122	241
Coupe du bois	75	110	185
Chasse et pêche	25	1	26
* Transports : chemins de fer	193	292	485
Transports : navigation	33	131	164
* Transports : chemins de fer électriques	104	36	140
Transports : divers	3	11	14
* Construction de chemins de fer	15	19	34
Transformation des métaux	95	376	471
Construction	74	188	262
Menuiserie	10	108	118
Aliments et tabac	10	44	54
Textiles	4	17	21
Industries du vêtement	2	9	11
Imprimerie		13	13
Traitement du cuir		8	8
Non classés	58	101	159
Main-d'oeuvre non spécialisée	80	134	214
Fonction publique	15	87	102
	1 065	1 986	3 051

Note : Voir le graphique à la page suivante.

26 First interim report, Ontario Sessional Papers (n° 65), 1912, p. 365.

CCOHS/CCHST

NOMBRE DE TRAVAILLEURS DÉCÉDÉS OU BLESSÉS À LA SUITE D'ACCIDENTS DE TRAVAIL AU CANADA EN 1911
Par secteur d'emploi



Ces données ont été rassemblées par M. Merrick de l'Employer Association of Toronto à partir de rapports d'accidents survenus au Canada, tirés de la "Labour Gazette". Cependant, M. Gibbons, représentant du syndicat Toronto Street Railway Union, considérait que ces données étaient beaucoup trop faibles. Voici ce qu'il en pensait :

> "Je ne crois pas que ces chiffres soient exacts. Vous chiffrez le nombre de blessés. Je crois qu'il y en a autant chaque semaine. Nous, au Toronto Railway Company, nous aurions l'impression de nous en tirer à bon compte si nous n'avions pas plus de blessés que ça chaque semaine."(27)

Même si le nombre de décès chez les cheminots semble être anormalement élevé, on tend à penser que les données déclarées ne représentent probablement qu'une petite fraction du nombre total de décès ou de blessures accidentelles. Non seulement éprouvait-on des difficultés à recueillir les statistiques appropriées sur les accidents, mais il était également très difficile de déterminer la cause de l'accident ou d'attribuer la responsabilité, surtout lorsqu'une compagnie ferroviaire était blâmée d'un accident mortel. M. Meredith fait part de son opinion à ce sujet :

> "Je travaille pour l'industrie ferroviaire depuis 1866, c'est-à-dire depuis plus de 45 ans. À mon avis, le plus difficile est de déterminer qui est responsable d'un accident [...] on constate rapidement que chaque travailleur, selon son groupe, essaiera d'en imputer la responsabilité à un collègue, et si un homme est tué la compagnie essaiera en général de le faire passer pour coupable [...]. Les morts ne parlent pas [...]. En cas d'accident, c'était mon devoir de retourner à la maison et de rédiger un rapport [...] si j'avais eu l'idée d'insinuer que la compagnie pouvait être en partie responsable, j'étais à peu près certain de perdre mon emploi."(28)

---

27 Ibid., p. 366.
28 Ibid., p. 366.

CCOHS/CCHST

LES COMPAGNIES FERROVIAIRES ET LEURS EMPLOYÉS

Il était généralement admis que les cheminots étaient mieux payés que leurs collègues d'autres secteurs industriels; quoi qu'il en soit, au XIX^{e} siècle les cheminots avaient à jongler avec les dangers de leur travail et la menace de perdre leur emploi. Non pas que les compagnies ferroviaires congédiaient régulièrement leurs ingénieurs qualifiés et leurs serre-freins dont les compétences étaient difficiles à remplacer, mais on faisait bien comprendre que la direction avait tous les pouvoirs. Les travailleurs s'apercevaient rapidement qu'ils pouvaient perdre leur emploi sur un simple caprice. Apparemment, au cours d'une des premières batailles syndicales, un cadre d'une compagnie de chemins de fer aurait déclaré qu'il fallait montrer une fois pour toute à l'employé récalcitrant que le noeud du litige n'était pas de discuter d'une question d'argent mais de montrer qui était le patron.(29)

Les compagnies faisaient trimer leurs employés pendant de longues heures. Il ne fait aucun doute qu'au XIX^{e} siècle cette situation a été empirée par le fait que la majorité des compagnies ferroviaires connaissaient souvent des périodes de difficultés financières. Les tensions du travail se faisaient sentir, comme l'illustrent, dans une perspective syndicale, les observations suivantes :

> "Les conditions de vie d'un cheminot sont difficiles. S'il devient un homme d'affaires ou le gestionnaire d'une grande entreprise, il va à l'encontre de ce à quoi son environnement le destinait. Il commence généralement très jeune à faire ce métier qui exige surtout de la force, de la vivacité et de l'endurance; ces tâches sont, la plupart du temps, épuisantes et portent à la distraction. Le travailleur est souvent exposé aux tentations des débits de boisson qui sont partout le long des voies ferrées. S'il n'y en a pas à la gare, il y en a juste à côté [...]. Cependant, la majorité des voies ferrées de ce pays ont été construites très efficacement, grâce à la ténacité des cheminots."(30)

---

29 Alfred D. Chandler, Jr., éditeur, The Railroads: The Nation's First Big Business, Sources and Readings, New York : Harcourt Brace and World, 1965, p. 129.

30 Ibid., p. 134.

Lorsqu'un cheminot se blessait en travaillant, la compagnie refusait toute responsabilité à moins qu'il ne soit clairement prouvé qu'elle était à blâmer. Puisqu'il était extrêmement difficile, sinon impossible, de prouver la responsabilité de l'employeur dans la majorité des cas, le cheminot se trouvait souvent dans l'incapacité totale ou partielle de gagner sa vie et ne pouvait compter sur aucune aide financière.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, les compagnies ferroviaires poussaient non seulement leurs employés au-delà des limites de sécurité, mais encore elles élaboraient des règlements qui n'étaient en fait que des simulacres destinés, d'une part, à berner l'opinion publique et, d'autre part, à coincer l'employé. Ces règles de sécurité n'étaient pas faites pour être respectées. La situation était sans issue : si un employé avait un accident en contrevenant à un des règlements, il se voyait refuser le droit à l'indemnisation parce qu'il s'était rendu coupable de négligence.

Lorsque sir William Meredith, siégeant à titre de commissaire durant les audiences de 1912, a eu vent de la situation, il a eu du mal à le croire. M. Gibbons, du syndicat Toronto Street Railway Union, avait remis en question les statistiques établissant qu'entre 28 et 51 pour cent des accidents de l'industrie ferroviaire étaient causés par la négligence des travailleurs. Il a soutenu que dans de nombreux cas, non seulement il n'y avait pas eu d'enquête en bonne et due forme par une cour de justice mais que, de plus, nombre de ces accidents résultaient de cette pratique qui consistait à établir des règles et à faire ensuite en sorte que les employés les transgressent.

> "M. Gibbons : Il est bien possible que l'accident ait été causé par la négligence d'un employé n'ayant pas respecté les règlements de la compagnie. Laissez-moi vous rappeler un point que j'ai déjà mentionné : prenons par exemple une voie ferrée particulière ou un itinéraire de tramway. Vous constaterez qu'au dépôt de tramway la vitesse des voitures est limitée à quatre milles à l'heure et qu'à un autre endroit tous les tramways doivent s'arrêter; ailleurs, le conducteur doit couper le moteur et ralentir à chaque carrefour et au moment de doubler les voitures. Ensuite, jetez un coup d'oeil à l'horaire et vous constaterez que le conducteur a exactement 24 minutes pour se rendre de la gare Union jusqu'au nord de Toronto. S'il respecte les règlements, il ne pourra faire son parcours en moins de 35 minutes. S'il n'observe pas les règlements, on l'accuse de négligence."(31)

---

31 Ontario Sessional Papers (n° 65), 1912, p. 379.

CCOHS/CCHST

"M. Gibbons : N'est-il pas vrai qu'à l'heure actuelle certains employeurs réussissent à s'en tirer en désobéissant aux règlements et que la désobéissance aux règlements est considérée comme une faute ou une imprudence concurrente alléguée contre la victime d'un accident? N'est-il pas vrai qu'ils s'en tirent en établissant des règlements impossibles à respecter dans la réalité et qu'en fait ils ne s'attendent pas à ce qu'ils soient respectés? [...]

"Le commissaire : [...] je doute qu'une compagnie établisse délibérément des règlements destinés à prendre au piège ses employés en cas d'accident. Je ne peux pas me résoudre à croire cela. En fait je pense qu'au contraire ces compagnies sont prises entre deux feux et c'est pour cette raison qu'elles formulent des règlements.

"M. Gibbons : Les compagnies ne peuvent pas ignorer que, pour que les affaires marchent comme elles l'entendent, les employés ne peuvent pas respecter certains règlements. Les compagnies stipulent que certains itinéraires doivent être parcourus en un temps donné, que les convois doivent descendre une pente à une certaine vitesse, arrêter à certains endroits et ralentir à d'autres, quand elles savent très bien, si elles s'arrêtent à y penser, qu'il est impossible d'obéir et de respecter l'horaire en même temps. Les employés n'ont d'autre choix que de contrevenir à la loi et dans le cas d'un accident, par exemple si un conducteur va trop vite en descendant une pente et qu'il est tué dans le déraillement de son tramway, les compagnies seront exonérées de tout blâme en déclarant que cet employé a désobéi aux règlements.

"Le commissaire : Il y a quelques jours, la situation opposée s'est présentée : une femme intentait des poursuites au nom de ses enfants. En circulant à bicyclette, son mari est entré en collision avec un tramway. Un des principaux motifs sur lequel la réclamation en dommages-intérêts était fondée était que, selon un règlement de la compagnie, le conducteur aurait dû couper le moteur du tramway en amorçant la descente et laisser son véhicule descendre sur son élan. Ce règlement n'a pas été établi pour nuire à l'employé, mais pour protéger le public.

"M. Gibbons : Votre Honneur, supposons que ce soit le conducteur qui ait eu l'accident et qui ait été projeté de son véhicule; dans ce cas, le règlement n'aura-t-il pas agi contre lui?

"Le commissaire : Si le règlement stipulait que, dans une descente, il devait couper le moteur de son véhicule, pourquoi ne pas obéir?

"M. Gibbons : Parce qu'il est probable qu'ainsi il aurait pris du retard et que la compagnie aurait probablement décidé de se passer de ses services.

"Le commissaire : Votre syndicat est suffisamment puissant pour protéger les employés dans des situations semblables.

"M. Dawson : En enquêtant sur un des plus terribles accidents survenus à New York, nous avons découvert que la New York Central, la plus importante compagnie ferroviaire aux États-Unis, s'attendait à ce que dans un tunnel sur un parcours régulier les employés poussent le train à pleine vitesse et passent les signaux sans en tenir compte. Nous n'aurions jamais pu y croire si les faits n'en avaient témoigné. En approfondissant l'affaire, nous avons découvert que la New York Central ordonnait régulièrement à ses ingénieurs de pousser le train à vitesse maximale dans ce tunnel et de ne pas tenir compte des signaux.

"Le commissaire : Quel était l'objectif de ce règlement?

"M. Dawson : Je crois qu'il s'agissait du même genre de règlement que ce dont nous avons déjà parlé. Les règlements figurent sur papier pour qu'on les évoque en cas d'accidents ordinaires, mais la compagnie n'avait pas prévu qu'un accident si horrible pourrait se produire. Cela a faussé tous ses calculs."(32)

Les accidents étant assez fréquents, il arrivait que la direction des compagnies accorde de temps à autre des montants symboliques qui servaient à payer l'enterrement ou la réadaptation, ou qui assuraient une certaine aide financière temporaire aux employés. Cependant, à mesure que le problème a pris de l'ampleur, on s'est mis à compter sur les employés pour mettre de côté de l'argent destiné à parer à ces cas d'urgence. Cette coutume a souvent donné lieu à la création de sociétés de secours mutuel et d'associations de bienfaisance. Dans bien des cas, les compagnies ferroviaires exigeaient même de leurs employés qu'ils souscrivent à ces associations. Cependant, en plus d'être peu fiables, ces associations étaient souvent utilisées par les compagnies comme une autre méthode de s'assurer de la soumission de leurs employés. En effet, pour rester membre un employé devait continuer à travailler pour le même employeur et le plan d'assurance n'était pas transférable s'il voulait changer d'emploi. D'autre part, la majorité des employés touchaient un salaire à peine suffisant pour parer aux nécessités de l'existence et l'obligation de souscrire à un plan d'assurance constituait pour eux un autre problème qui s'ajoutait à leurs soucis déjà nombreux.

32 Ibid., p. 422-423.

CCOHS/CCHST

LE COMMON LAW BRITANNIQUE SUR LA NÉGLIGENCE

Selon Brett, M.R., la négligence correspond à une situation par laquelle une personne responsable d'une autre omet d'assurer à cette deuxième personne les soins auxquels elle a droit et de faire preuve de la vigilance nécessaire et que, par suite de cette négligence, cette deuxième personne, sans qu'elle se soit elle-même rendue coupable de négligence contributive, subit des préjudices corporels ou matériels.(33)

Obtenir gain de cause dans un procès pour négligence n'a jamais été facile. Une action en dommages-intérêts par un cheminot contre son employeur a toujours été particulièrement difficile. Pour gagner sa cause, un travailleur blessé devait prouver les points suivants :

1. La compagnie ferroviaire avait envers lui le devoir d'assurer les soins nécessaires et de faire preuve de vigilance.

2. La compagnie ferroviaire avait omis d'accomplir son devoir.

3. En raison de cette négligence, l'employé avait subi des préjudices corporels.

4. La cause de l'accident de l'employé était assez directement reliée à l'omission de la compagnie ferroviaire de remplir ses obligations.

Une fois ces conditions remplies, l'employé devait réfuter tout argument de défense évoqué par l'employeur. La compagnie ferroviaire pouvait alléguer :

1. qu'en acceptant un emploi reconnu comme dangereux, l'employé avait volontairement accepté d'assumer un risque;

2. que l'employé lui-même avait fait preuve de négligence. L'argument de la faute concurrente alléguée contre la victime d'un accident était ordinairement un obstacle parfait à l'indemnisation;

---

33 Hannon v. Pender, L.R., 11 QBD, p. 507, cité dans Harry Abbott, Q.C., A Treatise on the Railway Law of Canada, Montréal : Théorêt, 1896, p. 363.

CCOHS/CCHST

3. qu'elle n'avait pas elle-même causé l'accident, mais que la responsabilité devait plutôt être attribuée à un compagnon de travail de l'employé. Cet argument reposait sur la proposition voulant que tous les employés étaient responsables de leurs propres actions; si l'agent ayant provoqué un accident était un compagnon de travail, lui seul devait être tenu d'assumer la responsabilité des dommages causés.

Évidemment, lorsqu'un employé était tué au cours d'un accident il ne pouvait lui-même poursuivre la compagnie ferroviaire. Avant 1845, le common law britannique en vigueur en Angleterre et au Canada n'accordait pas à une veuve ou à un orphelin le droit de poursuivre pour négligence la direction d'une compagnie ferroviaire qui avait causé la mort du soutien de famille. Cette situation s'est corrigée avec l'adoption de la Lord Campbell's Act (loi de lord Campbell).

Une poursuite pour négligence est fondée sur l'omission du devoir d'assurer soins et vigilance. Envers qui une compagnie ferroviaire est-elle tenue de remplir cette obligation? On peut généralement répondre à cette question en évaluant la relation qui existe entre les parties. Une compagnie ferroviaire peut être reconnue coupable de négligence envers un passager si l'accident a été causé par l'omission de cette compagnie d'assurer les soins et la vigilance auxquels le passager pouvait raisonnablement s'attendre en voyageant sur un train de ladite compagnie. Cette obligation était reconnue implicitement dans les arrangements établis entre les parties, selon lesquels la compagnie ferroviaire acceptait de transporter un passager en toute sécurité jusqu'à destination.

Il en allait tout autrement dans la relation entre un employeur et ses employés. On admettait en général que les employés, en tant que causes premières des accidents, avaient comme obligation principale d'empêcher que les accidents ne surviennent. Dans ce contexte, les compagnies ferroviaires étaient plus ou moins tenues de concevoir un mécanisme sûr et d'engager des gens compétents pour exploiter les réseaux, mais en général leur devoir s'arrêtait là. On n'obligeait pas vraiment la compagnie à assurer soins et vigilance à ses employés. Par conséquent, en cas d'accidents un employeur était rarement reconnu coupable d'avoir manqué à ses devoirs.

La majorité des compagnies ferroviaires se servaient du même système d'exploitation; il fallait donc remettre en question le concept même de l'exploitation des compagnies ferroviaires si on voulait parvenir à prouver que les employeurs avaient manqué à leur devoir d'assurer soins et vigilance. Pourtant, puisque ce concept servait de norme à partir de laquelle on évaluait l'obéissance au devoir, cette remise en question avait peu de chance d'aboutir.

CCOHS/CCHST

Durant la seconde moitié du XIX^{e} siècle, des lois ont été adoptées afin de réglementer l'exploitation sûre des réseaux ferroviaires; parallèlement, les devoirs des compagnies ferroviaires à l'égard de leurs employés sont devenus plus nombreux. À la suite de cette amélioration est apparue une nouvelle forme de négligence dont on pouvait accuser les compagnies ferroviaires, basée sur la violation du devoir légal. Même si le common law recommandait de faire preuve de discernement lorsqu'il s'agissait de déterminer si une compagnie ferroviaire avait raisonnablement rempli ses obligations envers ses employés, grâce aux nouvelles lois il est devenu plus facile de prouver, en théorie ou devant les tribunaux, la culpabilité de l'employeur.

Étant donné les conditions de travail des cheminots, il était souvent difficile d'établir avec précision la cause du décès ou des lesions. Lorsqu'on trouvait le corps d'un serre-freins sur la voie ferrée, on pouvait conclure soit qu'il avait été écrasé par le train, soit qu'il était mort des suites de sa chute; il était cependant extrêmement difficile de prouver que l'employé était tombé parce que son employeur avait manqué à son devoir d'assurer soins et vigilance. Les tribunaux ont dû se résoudre à élaborer une clause de présomption réfutable de négligence de la part de la compagnie grâce à laquelle il est devenu possible, en connaissant les circonstances de l'accident, de conclure de façon équitable à l'inexécution par la compagnie ferroviaire du devoir d'assurer soins et vigilance.(34)

Avant d'adopter la règle du compagnon de travail, le common law avait élaboré la maxime de respondeat superior. Ce principe tenait un maître responsable des actions délictueuses de ses serviteurs durant leur emploi. En voici un exemple :

> "Si un serviteur emprunte la voiture de son maître sans l'avertir et qu'en l'utilisant il blesse quelqu'un, le maître n'est pas tenu responsable de l'accident, car dans ce cas il n'avait pas confié volontairement sa voiture à son serviteur. Mais si un maître confie sa voiture à son

34 Carpue v. L. & B. Ry., 5 Q.B. 747; Scott v. L. & St. K. Docks Co., 3 H.C. 596; G.W. Ry. Co. & Braid, 1 Moore P.C.N.S. 101; Chalifoux v. C.P. Ry. Co., 22 S.C.R. 721. Cité dans The Railway Law of Canada, op. cit., p. 370.

CCOHS/CCHST

> serviteur, la question n'est pas de savoir si le serviteur a fait preuve d'imprudence; le maître sera tenu responsable, car il a investi son serviteur du pouvoir de faire un mauvais usage de sa voiture en la lui confiant."(35)

On croit que c'est lord Abinger, C.B., dans l'affaire décisive Priestly contre Fowler,(36) qui a introduit la règle du compagnon de travail dans le common law. Dans cette affaire, l'employé d'un boucher s'était blessé dans un accident de la circulation en allant faire une livraison avec un autre serviteur qui conduisait. Voici ce qu'a déclaré le tribunal à ce sujet :

> "Si, dans ce cas précis, on admettait la responsabilité du maître envers son serviteur, le principe de cette responsabilité nous entraînerait plus tard dans des ramifications sans fin [...]. En fait, une simple relation maître-serviteur ne doit en aucun cas signifier que le maître doit prendre plus soin de son serviteur qu'il n'est raisonnablement tenu de prendre de lui-même [...]. Dans ce genre d'emploi, surtout celui qui est décrit dans la déclaration, le plaignant était certainement aussi renseigné que son maître, sinon plus, sur la résistance du véhicule, son chargement et le danger qu'il y avait à l'utiliser. En fait, en accordant gain de cause au plaignant, le tribunal encouragerait le serviteur à négliger de faire preuve de la vigilance et de la précaution qu'il est tenu d'exercer au nom de son maître et qui sont destinées à le protéger de la maladresse ou de la négligence des autres employés. D'autre part, en plus de protéger le maître, cette vigilance et cette précaution constituent pour l'employé de meilleurs gages de sécurité contre des accidents causés par d'autres employés que toute poursuite intentée contre le maître ne pourrait le faire."(37)

Dans une affaire ultérieure, Farwell contre la Boston and Worcester Railroad,(38) le juge en chef Shaw a poussé plus loin le champ d'application de la règle du compagnon de travail. Dans cette affaire, un conducteur blessé lorsque son train a déraillé à cause d'une erreur d'aiguillage a poursuivi

---

35 Health v. Wilson, 9 C. & P. 607; 2 M. & Rob. 181; S.P. Mitchell v. Craftswiller, 13 C.B. 237. Cité dans Muse, Chapman et Sparham, A Digest of the Reported Decisions of the Courts of Common Law, Bankruptcy, Probate, Admiralty and Divorce, etc. from 1756 to 1883 inclusive. London : Sweet, Stevens and Maxwell 1884.

36 (1837), 150 E. R. 1030.

37 Ibid., p. 1035-1037.

38 (1842), 45 Massachusetts Law Reports 49.

CCOHS/CCHST

son employeur, la Boston and Worcester Railroad, pour négligence. Le tribunal a décidé que la maxime respondeat superior ne s'appliquait que lorsque la blessure était infligée à un étranger. Étant donné que l'accident avait été causé par un compagnon de travail qui n'était certainement pas un étranger, il a été décrété que la compagnie ferroviaire n'était pas responsable par substitution des actions de son employé. Le conducteur lésé a dû s'en remettre aux droits spécifiés dans le contrat signé avec son employeur et, comme aucune clause du contrat n'abordait cette question, il a perdu son procès.

Le même raisonnement a été appliqué au cas de Deverell contre la Grand Tronc(39) : une erreur d'aiguillage à la gare de Stratford a entraîné la mort d'un conducteur du nom de Deverell lorsque deux trains sont entrés en collision. En s'appuyant sur les cas de Priestly contre Fowler et de Farwell contre la Boston and Worcester Railroad, le juge Haggerty a retenu comme argument de défense les principes de l'acceptation volontaire d'élements de risque et de la règle du compagnon de travail. Voici ce qu'il a dit :

> "Il nous apparaît difficile de ne pas considérer la négligence de Ryan comme un risque que la victime, employée de la même compagnie, n'aurait pas accepté d'assumer en entrant au service de ladite compagnie. Nous pensons qu'en soutenant le contraire nous risquerions d'annuler la validité de la règle utilisée dans les nombreuses affaires qui ont suivi celle de Priestly contre Fowler [...]. Comme l'ont souligné des juges britanniques, en laissant au jury le soin de trancher cette question, nous nous trouverions à influencer le jugement en faveur du plaignant dans une affaire où une compagnie ferroviaire est défendeur [...]. Les compagnies ferroviaires se doivent de rendre compte au public de toutes les négligences de leurs employés ou agents, mais il est depuis longtemps reconnu par la loi que chaque employé, en entrant au service d'une de ces compagnies, accepte d'assumer le risque que pose la négligence de ses compagnons de travail."(40)

La règle du compagnon de travail semble être une déviation du sens de la négligence dans le common law. Elle semble être issue d'une décision implicite de remplacer un vieux règlement par un nouveau. Compatible avec les principes capitalistes du laissez-faire du XIX^{e} siècle, la règle du compagnon de travail favorisait les intérêts de l'entreprise privée. Par son application, les coûts externes de l'exploitation des chemins de fer ont été imputés à ceux qui étaient le moins en mesure de les assumer.

39 (1866), 25 Q.B. 517.
40 Ibid.

CCOHS/CCHST

Selon un certain auteur :

> "Cette règle reconnaissait en fait que les entreprises n'avaient pas à assumer les coûts des dommages qu'elles causaient. Les conséquences ont été particulièrement pénibles pour les employés du secteur industriel, surtout ceux de l'industrie ferroviaire, où le nombre d'accidents causés par des machines et entraînant une incapacité atteignait des proportions dramatiques, où les employés ne se connaissaient généralement pas entre eux et où, en accord avec le principe régissant les sociétés à actions de l'époque, tous ceux qui touchaient à l'exploitation de l'entreprise avaient tendance à être considérés comme des employés [...]. Les tribunaux doivent fonder leurs décisions sur des interprétations, certes, mais toute interprétation monolithique ne peut qu'être inadéquate. Les tribunaux croyaient que les responsabilités devraient être assumées par ceux qui commettaient les fautes, c'est-à-dire quelqu'un qui, par sa négligence volontaire ou involontaire, causait des dommages. Cette opinion allait de pair avec une croyance plus générale, qu'exprimait également la loi du marché, selon laquelle les individus devaient avoir la responsabilité de leur destinée économique. Les tribunaux soutenaient que le développement économique était une bonne chose et qu'il fallait l'encourager, mais que cela devait se faire au moyen de lois établies, par des mesures de facilitation et de protection des initiatives et des responsabilités individuelles et par l'interprétation libérale des lois. Ces croyances n'étaient pas simplement des euphémismes élégants et cyniques ou un moyen de parvenir à une fin économique. Elles reflétaient d'une façon particulière les idées générales qu'on avait de la société et si on n'en tient pas compte ou si on se contente d'une rationalisation superficielle, on a une vue erronée de la mentalité juridique du XIX^{e} siècle."(41)

Même si la règle du compagnon de travail a été largement accueillie en Ontario, les tribunaux du Québec ont adopté un point de vue différent sur le sujet. Selon eux, les obligations des compagnies ferroviaires envers leurs employés devaient être les mêmes que celles qu'elles avaient envers les

---

41 R.C.B. Risk, "The Last Golden Age: Property and the Allocation of Losses in Ontario in the Nineteenth Century", (1977) 27 U. of T. Law Journal 199.

CCOHS/CCHST

étrangers. Ils ont donc refusé d'adopter la doctrine anglaise selon laquelle les employeurs ne sont pas responsables de blessures subies par leurs employés s'il s'agit du résultat d'une négligence des compagnons de travail de ces employés.(42)

Un autre obstacle à l'indemnisation des employés trouve son expression dans la maxime latine volenti non fit injuria, qui sous-entend qu'un employé ayant volontairement accepté d'effectuer un travail ne peut subir des dommages. Cette maxime a été interprétée de la façon suivante par lord Watson dans l'affaire Smith contre Baker :

> "Dans un contexte de litige entre l'employeur et l'employé, cette maxime, telle qu'on l'utilise à l'heure actuelle, sous-entend en général que le travailleur a accepté de façon explicite ou implicite d'assumer la responsabilité des risques qu'il court en effectuant un travail particulier pour lequel il a été embauché et qui a été la cause de son accident. La question qu'il faut le plus souvent débattre n'est pas de savoir si le travailleur s'est volontairement et imprudemment exposé à des conditions dangereuses, mais bien s'il avait accepté au préalable d'assumer lui-même, le cas échéant, la responsabilité d'un accident, plutôt que d'incriminer son employeur."(43)

On jugeait en général que chaque travailleur était tenu de faire preuve de soins et de vigilance raisonnables. Si le travailleur ne remplissait pas ce devoir et qu'en conséquence il provoquait lui-même un accident, il n'était pas admissible à une indemnisation. C'est ce qu'on entendait par négligence contributive. Avant l'adoption de la Contributory Negligence Act,(44) il était à toutes fins pratiques impossible d'être indemnisé. En vertu de cette loi, l'indemnité couvrant les dommages était simplement réduite en fonction de la responsabilité de la partie requérante dans l'accident.(45)

---

42 Voir Rich & Ont. Co. v. St. Jean, M.L.R., 1 Q.B. 252; St. Lawrence Sugar Refining Co. v. Campbell, M.L.R., 1 Q.B. 290. Cité dans The Railway Law of Canada, op. cit., p. 388.

43 Smith v. Baker (1891), Appeals Cases, p. 355.

44 S.O. 1924, c. 32.

45 Ibid., article 3.

CCOHS/CCHST

Une doctrine connexe du droit sur la partie fautive portait sur l'occasion ultime de prévenir un accident. Cette doctrine sous-entendait que dans le cas où un plaignant aurait pu éviter un accident en faisant preuve des soins et de la vigilance nécessaires, son inaction faisait qu'il était considéré comme la cause immédiate de cet accident, même s'il ne l'avait pas provoqué ni n'avait rien à voir dans la série d'évènements qui avaient conduit à l'accident.

Par conséquent, sa demande d'indemnisation restait sans réponse.

Compte tenu de la nature des arrangements conclus entre les compagnies ferroviaires et les travailleurs, les cheminots étaient en général ceux qui avaient l'occasion ultime de prévenir un accident. Il est difficile d'imaginer comment les compagnies ferroviaires elles-mêmes auraient pu avoir l'occasion ultime de prévenir un accident. Par conséquent, toute la responsabilité d'éviter un accident revenait au travailleur. S'il y manquait, on pouvait prouver la négligence contributive.

On ne peut donc guère s'étonner du fait que très peu de travailleurs parvenaient à toucher une indemnité à l'époque où prévalait la doctrine de la partie fautive dans le common law. Au cours des audiences de 1912, un ingénieur du nom de Lawrence a déclaré que huit pour cent environ des employés de l'Ohio qui intentaient des poursuites finissaient par recevoir une indemnité de la compagnie. Dans l'État de New York, on portait ce nombre à 12 pour cent. Lawrence estimait également qu'après avoir réglé les frais de justice et les dépenses connexes il ne restait à l'employé que 37 pour cent du montant de l'indemnité. Selon lui, la situation était semblable dans le reste des États-Unis et au Canada.(46)

---

46 Ontario Sessional Papers (n° 65), 1912, p. 151-152.

CCOHS/CCHST

LA LOI DE LORD CAMPBELL

Selon le common law écossais, la veuve ou les orphelins d'un homme tué au travail pouvaient intenter un procès pour les dommages encourus. Cependant, il n'en allait pas ainsi en Angleterre et au Canada avant 1845. A cette époque, lord Campbell a parrainé un projet de loi en Grande-Bretagne en vertu duquel il fallait accorder une indemnité aux familles des personnes tuées dans des accidents ou des duels.

Cette loi a été rapidement adoptée au Canada. Elle a finalement pris le nom de Fatal Accidents Act et quoiqu'elle ait été abrogée en Ontario en 1978 et remplacée par la Loi portant réforme du droit de la famille, un grand nombre des articles qu'elle contenait se trouvent, sous forme modifiée, dans la partie V de cette loi et figureront probablement dans la future Loi sur le droit de la famille.

Selon les termes de la lord Campbell's Act, un fils, une fille, un petit-fils, une petite-fille, un beau-fils, une belle-fille, un enfant adopté et toute personne pour qui la personne décédée tenait lieu de père ou de mère, ainsi qu'un père, une mère, un grand-père, une grand-mère, un beau-père, une belle-mère, une personne qui a adopté un enfant et toute personne qui tenait lieu de père ou de mère à la personne décédée pouvait, pour son propre bénéfice, intenter au nom de la personne décédée des poursuites contre un tiers ayant causé la mort de la victime par acte dommageable, négligence ou faute par omission. Cette loi a éliminé un élément très important qui empêchait le versement de dommages-intérêts dans le cas de décès dus à la négligence, à des actes dommageables ou à d'autres actions.

CCOHS/CCHST

ANTAGONISME ENTRE LES PRINCIPES MORAUX ET LES IMPÉRATIFS TECHNOLOGIQUES DE LA SOUVERAINETÉ NATIONALE

Différents principes moraux ressortent clairement lorsqu'on considère l'évolution des lois au cours du XIX^{e} siècle. Le principe fondamental de la morale judéo-chrétienne (il est répréhensible de chercher à bénéficier de la souffrance ou de la mort d'un autre être humain) était souvent délaissé au profit d'autres valeurs inhérentes à une société qui entraient en conflit avec ce principe. Les plus manifestes de ces valeurs étaient probablement les libertés individuelles.

Voici comment on l'expliquait : étant donné que les êtres humains sont libres de décider de leurs propres actions, ils sont par conséquent responsables de tout ce qui leur arrive. Ils ne peuvent compter sur d'autres personnes pour remédier aux préjudices qu'ils ont subis. Dans l'affaire Priestly contre Fowler, lord Abinger a clairement fait comprendre que le refus d'accorder l'indemnité était en partie fondé sur le fait qu'on ne pouvait exiger de l'employeur qu'il assume vis-à-vis de l'employé davantage de responsabilité que l'employé lui-même.(47)

Les libertés individuelles sont un concept qui comporte un grand nombre de ramifications différentes. Comme l'a souligné le professeur Risk : il n'était pas réaliste d'exiger des travailleurs qu'ils soient les seuls responsables de leur propre destinée, car au XIX^{e} siècle, coincés entre l'obligation de travailler et la perspective de crever de faim, peu d'entre eux pouvaient négocier leurs conditions de travail ou changer d'emploi afin de courir moins de risques.(48)

Un autre aspect du concept des libertés individuelles élevé au rang de vertu cardinale dans la société canadienne du XIX^{e} siècle est celui selon lequel personne ne devrait être pénalisé pour une action qu'il ou elle n'a pas commise. Cette notion était valable autant pour les employés que les compagnies ferroviaires. Par conséquent, toutes les blessures subies par les travailleurs ont été classées sous la rubrique générale d'accident.

Si personne n'était responsable d'un accident, personne n'avait à payer. Cette affirmation était évidemment très trompeuse. Il ne faisait aucun doute que les travailleurs blessés finissaient bel et bien par payer la note. A l'époque de l'exhaltation des libertés individuelles, le fardeau des coûts

47 150 E.R. 1030, p. 1036.
48 Risk, "The Last Golden Age", op. cit.

est retombé sur les épaules du travailleur lui-même. Selon nous, ce transfert subtil mais très décisif était le résultat de l'acceptation d'une autre valeur très profondément ancrée que nous appellerons, par souci de concision, progrès technologique.(49)

Au XIX^e siècle, on considérait que le progrès technologique allait de pair avec l'avènement des voies ferrées. Personne ne semblait vouloir admettre que les coûts secondaires de la production qui résultaient des accidents de travail représentaient en fait une partie du coût total du service ou des biens produits. Les compagnies ferroviaires craignaient peut-être que les coûts ne soient trop élevés et qu'elles ne puissent survivre financièrement.

Les tribunaux au XIX^e siècle avaient à louvoyer entre des valeurs complexes contradictoires. On considérait les voies ferrées comme une nécessité dangereuse. Effectivement, les voies ferrées ont été la cause d'accidents pour un grand nombre de travailleurs. Malgré cela, leurs dirigeants n'accordaient que très peu d'indemnités aux travailleurs blessés. Ceci s'ajoutait au fardeau du travailleur blessé et de sa famille. Pourtant, les réseaux ferroviaires ont apporté énormément de bénéfices à la société en général et ont permis à un grand nombre de leurs promoteurs de s'enrichir de façon substantielle. Ceux qui se sont lancés dans l'aventure l'ont fait avec au moins l'espoir d'obtenir une récompense financière importante. Les compagnies ferroviaires et leurs promoteurs ont donc énormément profité d'une activité qui a entraîné la souffrance et la mort d'un grand nombre d'êtres humains.

Logiquement, cette activité aurait pu être jugée moralement inacceptable. Il faut reconnaître en toute justice que les compagnies ferroviaires n'avaient pas l'intention de blesser volontairement leurs travailleurs. Elles croyaient que les travailleurs étaient en mesure de se protéger et qu'ils le feraient. Dans l'esprit des gestionnaires et des propriétaires, les blessures et les accidents des travailleurs n'étaient pas dus aux compagnies elles-mêmes, mais à la négligence des travailleurs ou aux dangers inévitables qui accompagnaient ce genre d'entreprise. Comme les voies ferrées étaient en général jugées bénéfiques pour l'ensemble de la société, on a pendant longtemps omis de se demander si, justement, les accidents étaient vraiment inévitables.

---

49 Voir Jacques Ellul, The Technological Society, Vintage : New York, 1965. Le terme d'Ellul est "la technique".

CCOHS/CCHST

Peu de gens au XIX^e siècle comprenaient que si leur analyse morale était juste et que personne n'était coupable, il fallait, puisque les accidents étaient inévitables, en faire assumer les coûts aux consommateurs du service ou des produits. En 1912, cette idée a été proposée à la commission des accidents du travail par M. Dawson :

> "S'il s'agissait vraiment d'une question à régler entre deux personnes, John Jones et Frank Robertson par exemple, s'il s'agissait d'une somme d'argent qui serait déboursée par John Jones et par personne d'autre, je ne crois pas que les raisonnements sur lesquels les tribunaux se sont basés soient, dans l'ensemble, erronés ou répréhensibles. Mais le système se trompe justement parce que nous avons toujours fait de John Jones le grand perdant dans toute cette affaire, alors qu'en fait il n'est qu'un intermédiaire entre l'ensemble des consommateurs et le groupe des producteurs. C'est la seule objection que j'ai à soulever et, ne serait-ce que pour cette raison, je suis contre un système d'indemnisation des travailleurs qui tiendrait l'employeur personnellement responsable."(50)

Il est ironique de constater qu'en ayant recours à l'analyse morale de la faute au XIX^e siècle, selon laquelle il fallait trouver un coupable, on ne soit parvenu qu'à des résultats injustes, vu l'impossibilité de trancher entre des revendications d'ordre moral en opposition les unes avec les autres. Les résultats n'étaient pas moralement neutres, car l'entière responsabilité des accidents de travail et des maladies professionnelles était rejetée sur l'employé. Il a fallu attendre que les mentalités évoluent de façon significative avant de pouvoir améliorer les lois.

---

50 Ontario Sessional Papers (n° 65), 1912, p. 423.

CCOHS/CCHST

LE RÔLE DE L'INFORMATION

Si les accidents dans l'industrie ferroviaire ont servi à catalyser l'évolution de cette formidable expérience sociale appelée l'indemnisation des travailleurs, la diffusion de l'information a été l'instrument qui, à coup sûr, a permis de rassembler les facteurs qui ont rendu les choses possibles.

L'industrie ferroviaire a été marquée dès son origine par des accidents qui causaient des blessures et des décès. Cette situation déplorable était probablement inévitable, car les machines étaient énormes, les voies ferrées interminables et les systèmes encore au stade du développement. De temps à autre, des accidents spectaculaires faisaient la manchette, mais en général les compagnies ferroviaires prenaient grand soin de faire croire que le système en lui-même était relativement sûr. Lorsqu'en 1858 l'inspecteur en chef des réseaux ferroviaires du ministère du Commerce en Angleterre a déclaré qu'un grand nombre d'accidents étaient dus au fait que les employés étaient surchargés de travail, des témoins représentant les compagnies ferroviaires sont venus le contredire.(51) De grands efforts ont été déployés afin de laisser croire que les réseaux ferroviaires étaient tout à fait sûrs.

De 1847 à 1870, les compagnies ferroviaires ont signalé une diminution de un pour 250 à un pour 1 125 de la proportion des employés tués ou blessés.(52) Pourtant, les données de 1876 indiquaient qu'il y avait un travailleur blessé ou tué sur 167,52. Cette affirmation, à prime abord surprenante, s'explique par le fait qu'à partir de 1871 le ministère du Commerce a obligé les compagnies ferroviaires à déclarer chaque cas de décès ou de blessure subi par leurs employés.(53)

Le nombre de personnes tuées ou blessées est passé de 244 en 1870 à 1 946 en 1876, soit une augmentation de 700 pour cent.

---

51 Report of Select Committee on Accidents on Railways, 1858. Evidence of Colonel George Gwynne R.E. Cité dans Victorian Railway Men, op. cit, p. 46.

52 Ibid.

53 Ibid., p. 47.

CCOHS/CCHST

Selon le Dr Kingsford, ces données sont même trop prudentes. À son avis, l'argent de la caisse de secours de la Railway Benevolent Institution s'avérait une mesure beaucoup plus précise de la proportion réelle des risques de blessures ou de décès. En 1871, on estimait qu'un membre de cette société sur 37 travailleurs courait le risque d'être blessé ou tué en travaillant dans l'industrie ferroviaire.(54) Il s'agit là de données quatre fois plus élevées que celles que déclaraient les compagnies ferroviaires. Il est évident que ces dernières étaient encore en mesure de dissimuler le nombre exact et la gravité des accidents. Quoi qu'il en soit, avec l'adoption de la nouvelle loi obligeant les compagnies ferroviaires à declarer au ministère du Commerce tous les cas d'accidents, on faisait un pas vers la diffusion de l'information au public et aux législateurs de l'Angleterre.

Comme le souligne pertinemment le professeur Risk,(55) le droit canadien n'est pas simplement une pâle copie du droit britannique. Il faut cependant noter qu'un grand nombre de lois canadiennes ont été élaborées d'après des modèles anglais. Cette similarité était évidente au XIXe siècle et dans la première partie du XXe siècle en général, surtout en ce qui concernait la législation sur les réseaux ferroviaires.

Le 26 février 1877, l'Assemblée législative de la province de l'Ontario a ordonné la préparation d'un rapport sur tous les accidents, décès et dommages matériels survenus dans les compagnies ferroviaires de la province au cours des années 1874, 1875 et 1876.(56) On a demandé à chaque compagnie ferroviaire de l'Ontario de signaler le lieu et la date des accidents, ainsi que tous les détails pertinents. Il est vraisemblable que la province entendait ainsi suivre l'exemple du ministère du Commerce britannique.

Les résultats ont été décevants. Le rapport citait entre autres le cas d'un Indien ivre qui s'était endormi sous un wagon chargé et s'était fait écraser, d'un jeune garçon tué en jouant trop près de la voie ferrée, d'une femme qui s'était assise devant un train, d'autres personnes blessées à cause de leur propre négligence. Si on se fiait au rapport seulement, on était forcé de conclure que les compagnies ferroviaires exploitaient leurs réseaux en toute sécurité et sans avoir à déplorer un nombre élevé d'accidents ou de blessures.

---

54 Ibid.

55 R.C.B. Risk, "This Nuisance of Litigation: The Origins of Workers' Compensation in Ontario", publié dans Essays in the History of Canadian Law, édité par David H. Flaherty, vol. 2, University of Toronto Press, Toronto : 1983, p. 418.

56 Ontario Sessional Papers (n° 14), 41 Victoria, 1878.

CCOHS/CCHST

L'Assemblée législative de l'Ontario a continué à exercer des pressions pour obtenir davantage d'information. Le 21 janvier 1880, un comité sur les accidents dans les compagnies ferroviaires a été mis sur pied par l'Assemblée législative de la province. Ce comité n'a pas cherché à établir si oui ou non il existait un problème important. Sa première tâche a plutôt consisté à faire enquête sur les accidents les plus fréquents, qui, dans bien des cas, causaient la mort des serre-freins et autres employés des compagnies ferroviaires.(57)

Dans une lettre adressée aux parties intéressées, le comité posait les questions suivantes :

"1. Quelle est, selon vous, la meilleure façon de prévenir les accidents au moment de l'accrochage des wagons?

"2. Existe-t-il des systèmes d'accrochage automatiques qui ont été utilisés avec succès dans l'accrochage des wagons de marchandises? Si oui, énumérez-les.

"3. Quels sont, selon vous, les meilleurs moyens de prévenir les accidents causés par les coeurs de croisement sur les voies ferrées?

"4. Comment peut-on modifier les wagons de marchandises afin que les serre-freins courent moins de risques dans l'exercice de leurs fonctions?

"5. Quelles seraient les conséquences d'une modification des dispositifs d'accrochage, des coeurs de croisement et des wagons des chemins de fer canadiens si ceux des États-Unis restaient comme ils le sont à l'heure actuelle? Quelles autres suggestions pourriez-vous présenter au comité?"(58)

Le comité a ensuite interrogé plusieurs témoins, employés autant que cadres. Le procès-verbal de ces audiences a fourni des détails sur les sortes de dangers que couraient en général les travailleurs des compagnies ferroviaires. Il a également apporté des renseignements précieux sur les attitudes différentes qui prévalaient à l'époque. Somme toute, ce rapport constituait un outil d'information très efficace.

Selon un conducteur de la Northern Railroad, la majorité des accidents survenaient lorsque des hommes tombaient des trains et entre les wagons. Selon lui, cependant, il s'agissait surtout d'employés qui n'avaient pas beaucoup d'expérience.(59) L'ingénieur en chef de la compagnie Grand

57 Report of the Select Committee on Railway Accidents, Annexe (n° 1), 43 Victoria, 1880, p. 3.
58 Ibid., p. 6.
59 Ibid., p. 8.

CCOHS/CCHST

Tronc a avancé qu'il serait possible d'éviter les accidents qui survenaient lorsque des employés se coinçaient les pieds si ces employés portaient plutôt des chaussures sans courroie ni lacet, auxquelles on fixerait un genre d'élastique. De cette façon, ils pourraient se dégager les pieds facilement. Cette suggestion ingénieuse semblait plutôt destinée à faire économiser de l'argent à la compagnie qu'à diminuer les risques.

Le maître du faux-fuyant durant les audiences était sans doute M. Broughton, directeur général de la Great Western Railway. Chaque fois qu'on lui posait une question directe ou troublante, il se tirait d'affaire en offrant une réponse évasive, puis il détournait la question en présentant une généralité statistique obscure de ce genre :

> "[...] si on compare le nombre d'employés et le nombre de fois qu'ils attachent deux wagons, on s'aperçoit que la proportion des accidents est très faible."(60)

Il présentait ensuite quelques renseignements statistiques sans rapport avec le sujet, notamment le nombre de serre-freins dans différentes catégories. Il a aussi embrouillé la réponse sur les points suivants :

1. Est-il possible d'éviter certains ou tous les accidents causés par l'accrochage des wagons?

2. Est-il possible de les éviter sans qu'il en coûte trop cher et en faisant preuve d'un peu d'ingéniosité mécanique?

3. Les dirigeants des compagnies ferroviaires ne préféreraient-ils pas essayer d'éliminer tous les accidents s'ils étaient forcés d'en assumer eux-mêmes tous les coûts?

Durant les audiences, M. Broughton a également cité des statistiques pour démontrer que le taux d'accidents dans sa compagnie était inférieur à la moyenne canadienne. Il s'est permis quelques affirmations gratuites en présentant les statistiques sur les accidents dans les compagnies ferroviaires anglaises :

> "Ils ont conclu qu'ils ne pouvaient se permettre de suggérer au gouvernement d'intervenir dans l'exploitation des chemins de fer parce qu'un partage des responsabilités aurait pour conséquence de décharger les compagnies de la responsabilité des accidents et des pertes de vie; de plus, il leur semblait imprudent et non souhaitable que ce soit

60 Ibid., p. 13.

CCOHS/CCHST

> le gouvernement qui prenne dorénavant l'initiative d'exiger l'utilisation de certains dispositifs qui pourraient s'avérer inutiles ou inefficaces, ou de retirer aux compagnies ferroviaires le pouvoir de diriger leurs propres entreprises."(61)

Pour M. Broughton, la question n'était donc pas d'essayer d'améliorer la sécurité des cheminots mais de déterminer qui devait être en charge de l'industrie.(62) Sa principale préoccupation était, semble-t-il, d'empêcher le gouvernement de se mettre le nez dans les affaires des compagnies ferroviaires.

Dans un tout autre ordre d'idée, un employé de l'industrie ferroviaire doté d'une perspicacité particulière a supplié en ces termes le comité de faire tout ce qu'il pouvait pour identifier et recommander des moyens d'éliminer les risques auxquels étaient exposés les cheminots :

> "La protection des serre-freins au travail est un sujet qui devrait constituer une priorité pour ce comité parlementaire, car en fin de compte c'est la population en général et la propriété publique qui en bénéficieront. Je suis persuadé que tout être humain digne de ce nom ne peut manquer de s'intéresser à la question et j'espère sincèrement que le comité ne connaîtra de repos avant d'atteindre l'objectif fixé, c'est-à-dire protéger le plus parfaitement possible la vie et la santé de cette catégorie très importante de fonctionnaires, les cheminots."(63)

En général, les questions présentées au comité ont été analysées de façon très rationnelle. En réponse à la première question sur la meilleure façon d'empêcher les accidents dans l'accrochage des wagons, 11 personnes sur 46 ont répondu que l'utilisation de dispositifs automatiques semblait être la meilleure solution. Pour 10 autres personnes, la solution la plus pratique consistait à uniformiser la hauteur et le modèle des dispositifs d'accouplage et des tampons de choc. Deux participants ont même suggéré que la meilleure façon de prévenir les accidents était de convaincre les travailleurs de faire preuve de précaution et de rester sobre au travail. Plusieurs autres personnes ont recommandé l'utilisation de l'une ou l'autre des versions des dispositifs d'accrochage brevetés. De ces dispositifs, il semble que celui de Lappin ait été le mieux coté.

---

61 Ibid., p. 27.
62 Comparer avec Alfred D. Chandler, op. cit., p. 129.
63 Report of the Select Committee on Railway Accidents, 43 Victoria (n° 1), 1880, p. 40-41.

CCOHS/CCHST

En réponse à la troisième question, 37 personnes sur 43 ont recommandé de combler les coeurs de croisement avec du bois afin de prévenir les accidents.

En réponse à la quatrième question, 13 personnes ont suggéré d'installer le long des passerelles une rampe de sécurité d'une hauteur de trois pieds et d'une longueur supérieure à celle du wagon. Treize autres personnes ont recommandé d'allonger les passerelles jusqu'au massif de butée de façon à ce qu'elles soient plus longues que les wagons, afin d'améliorer la sécurité sur les wagons de marchandises et de diminuer les risques que couraient les serre-freins. Huit personnes ont suggéré d'installer une rampe sur l'un des côtés ou sur les deux à l'extrémité des wagons et autant ont recommandé d'adopter le système britannique des wagons-freins.

Pour ce qui est de la cinquième question, presque toutes les personnes présentes ont convenu que la circulation des trains américains ne serait en rien affectée par le remplissage au bois des coeurs de croisement. D'autres ont souligné que les dispositifs d'accrochage pouvaient poser un problème, à moins qu'ils ne soient compatibles avec l'ancien et le nouveau système ou à moins de modifier en même temps tous les wagons américains et canadiens.

Huit personnes ont recommandé de modifier la hauteur des ponts afin d'empêcher que les hommes qui circulent sur le dessus des wagons ne s'y heurtent. Quatre personnes ont suggéré la création d'un poste d'inspecteur gouvernemental des voies ferrées.(64)

En conclusion, le comité a émis les recommandations suivantes :

"1. Construire tous les ponts de façon à prévoir un espace libre d'au moins sept pieds entre le dessus du plus haut wagon à marchandises et la plus basse pièce du pont.

"2. Construire des passerelles d'une largeur de 24 à 30 pouces au moins, de façon à ce qu'elles soient à égalité du toit des wagons dans la mesure du possible, qu'elles s'étendent jusqu'aux massifs de butée des autres wagons afin d'obtenir un intervalle minimal entre les extrémités des passerelles de chaque wagon; de plus, installer une rampe d'une hauteur de 30 pouces au moins sur l'un ou l'autre des côtés des passerelles.

64 Ibid., p. 80-82.

CCOHS/CCHST

"3. Le comité devrait étudier un grand nombre de dispositifs automatiques d'accrochage et autres dispositifs d'accrochage des wagons de marchandises; certains semblent correspondre aux besoins et éviteraient aux employés d'avoir à se glisser entre les wagons. Le comité aimerait suggérer qu'étant donné le grand nombre d'accidents et de pertes de vie chez les serre-freins dans l'accrochage des wagons, il serait peut-être souhaitable d'obliger toutes les compagnies ferroviaires canadiennes à adopter un dispositif automatique d'accrochage.

"4. Remplir avec du bois tous les coeurs de croisement et les rails divergents, selon le système utilisé par la Northern Railway."(65)

Le comité a déclaré qu'il ne possédait pas suffisamment de données sur l'efficacité du système de freinage au moyen de wagons-freins pour émettre une opinion à ce sujet.

---

65 Ibid., p. 3-4.

CCOHS/CCHST

LOIS DESTINÉES À PRÉVENIR LES ACCIDENTS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

En réponse au rapport et aux recommandations du comité de 1880, la Railway Accidents Act (Loi sur les accidents dans l'industrie ferroviaire) est entrée en vigueur le 4 mars 1881.(66) Voici une traduction libre d'une citation tirée du préambule de la loi :

> "Attendu qu'un grand nombre d'accidents que subissent les employés des compagnies de chemin de fer et autres personnes résultent de la négligence desdites compagnies à prendre des mesures suffisantes et raisonnables pour prévenir ces accidents; et attendu que des modifications dans la construction des pont ferroviaires et l'application de certaines mesures de précaution dans la construction et l'entretien des coeurs de croisement, des rails divergents, des contre-rails et des wagons de marchandises contribueraient à réduire nettement la fréquence des ces accidents, sinon à les prévenir [...]."(67)

En vertu de la nouvelle loi, il est devenu obligatoire d'élever la hauteur des ponts déjà construits de façon à laisser un espace de sept pieds entre le dessus des wagons et la partie inférieure des ponts. Les nouveaux ponts devaient être construits selon les mêmes spécifications. Il fallait de plus combler les coeurs de croisement avec du bois ou du métal, élargir les passerelles à 30 pouces et les allonger de façon à ce qu'elles dépassent la longueur des wagons et ne laissent qu'un écartement de deux pouces tout au plus entre leurs extrémités et le massif de butée ou le tampon de choc des autres wagons. La Railway Accidents Act de 1881 s'est donc largement inspirée des recommandations spécifiques présentées par le comité dans son rapport de 1880.

En plus d'obliger légalement les compagnies ferroviaires à prendre les dispositions nécessaires afin d'assurer la sécurité de leurs travailleurs, la loi stipulait à l'article sept que lorsqu'un cheminot subissait des dommages corporels par suite du non respect de ces règlements de la part de l'employeur, ce cheminot avait droit de recevoir une indemnité pour tous les préjudices et pertes découlant de l'accident.

---

66 44 Victoria, chapitre 22, 1881.
67 Ibid.

La loi prévoyait également l'application de la Lord Campbell's Act; cette dernière stipulait en effet que les représentants personnels légaux des cheminots ou de toute autre personne admissible aux termes de la loi pouvaient être dédommagés en cas de décès. On se rappellera que la Lord Campbell's Act accordait aux gens le droit d'intenter des poursuites en dommages-intérêts en cas de décès de leur conjoint ou d'un de leurs enfants, etc.

La Railway Accidents Act protégeait également les compagnies ferroviaires en cas de négligence contributive, c'est-à-dire dans les cas où un employé blessé était au courant de l'existence d'une défaillance ou d'une négligence qui pouvait provoquer un accident, mais omettait d'en aviser son supérieur, ou dans les cas où la compagnie ferroviaire ou la personne chargée par cette compagnie de diriger les opérations ne faisait pas preuve de négligence en identifiant le problème ou en y remédiant. Cette clause était probablement une mesure destinée à décourager les employés de faire preuve de négligence.

Il est intéressant de noter que le jour même de l'adoption de la Railway Accidents Act, l'Assemblée législative a voté une autre loi, la Railway Aid Act de 1881, qui assurait une aide financière à certaines compagnies ferroviaires.(68) Ces lois semblaient être deux éléments d'un même courant d'idées.

Il faut de plus souligner que la Railway Accidents Act de 1881 n'était pas du tout la première loi régissant les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire en Ontario. En effet, le 27 mai 1857, le Conseil législatif et la Chambre d'Assemblée du Canada avaient adopté l'Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer.(69) Cette loi prévoyait la nomination d'inspecteurs des voies ferrées, des propriétés des compagnies ferroviaires, des édifices, des locomotives, des voitures et des wagons, etc. En vertu de cette loi, aucune compagnie ferroviaire ne pouvait commencer à opérer sans avoir au préalable subi une inspection. La loi obligeait de plus les compagnies ferroviaires à autoriser les inspecteurs à utiliser les télégraphes de la compagnie afin de transmettre leurs propres messages.

Si, dans l'opinion d'un inspecteur, un tronçon de la voie ferrée ne présentait pas toutes les garanties de sécurité, il pouvait exiger qu'il soit interdit à la circulation jusqu'à ce que les réparations soient faites à sa satisfaction. Les compagnies ferroviaires devaient installer des systèmes

68 44 Victoria, chapitre 23, 1881.
69 20 Victoria, chapitre 12, 1857.

CCOHS/CCHST

efficaces de communication, de freinage et de décrochage des wagons. De plus, les compagnies devaient fournir de nouveaux appareils ou modifier ceux qui étaient construits, conformément aux exigences du conseil des inspecteurs des voies ferrées (Board of Railway Commissioners).(70)

En vertu de l'article 14 de la loi, les compagnies ferroviaires devaient, au plus tard les 11 janvier et 11 juillet de chaque année, présenter au conseil des inspecteurs des voies ferrées un rapport fournissant les détails sur tous les accidents et pertes de vie ou de biens matériels survenus au cours des six mois précédents. Pourtant, cette exigence qui, incidemment, précédait de 14 années l'obligation plus sévère de présenter un rapport au ministère du Commerce de l'Angleterre en 1871, semble être restée, dans une grande mesure, sans effet. Quoi qu'il en soit, cet article a été ajouté aux statuts du Dominion et a figuré, par exemple, dans l'Acte refondu des chemins de fer de 1879.(71)

En vertu du paragraphe 4 de l'article 15 de l'Acte refondu des chemins de fer de 1879, il fallait que tous les ponts ferroviaires sur le territoire du Dominion aient une hauteur libre de sept pieds, à partir du toit du wagon le plus élevé jusqu'à la poutre la plus basse. À ce sujet, l'Assemblée législative de l'Ontario a suivi les clauses du Dominion déjà en vigueur.

Pour en revenir à la déclaration aberrante de M. Broughton durant les audiences de 1880 selon laquelle le comité britannique avait recommandé au gouvernement de ne pas tenter de réglementer les chemins de fer car cela pouvait réduire la responsabilité des compagnies ferroviaires, il est intéressant de constater que l'article 17 de l'Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer de 1857 et l'article 52 de l'Acte refondu des chemins de fer de 1879 (Canada) prévoyaient déjà qu'aucune clause de ces deux lois ne devait traduire une intention de retirer aux compagnies ferroviaires les responsabilités dont elles étaient légalement investies. Depuis 23 ans, il était stipulé dans le texte des statuts du Dominion que ceux-ci ne pouvaient servir à exonérer les compagnies ferroviaires de leurs responsabilités ou de leurs fautes. La question n'était pas de savoir si une intervention accrue du gouvernement dans les affaires des réseaux ferroviaires réduirait leurs responsabilités, mais plutôt d'établir si oui ou non on pouvait effectivement rendre les compagnies responsables des accidents subis par leurs employés en adoptant des lois qui limiteraient leurs moyens de défense en cas de poursuite.

---

70 Ibid., article 10.
71 42 Victoria, 1879, article 83.

CCOHS/CCHST

LA PREMIÈRE LOI SUR LES ACCIDENTS DE TRAVAIL, 1886

Révolutions et constitutions mises à part, la législation canadienne et celles des autres pays sont le fruit d'une lente évolution dont l'origine ne peut être fixée à une date précise. Les lois sont le reflet des changements graduels dans l'opinion publique et sont élaborées par les représentants élus. Chacune apporte un élément qui s'ajoute au contenu des autres lois. Elles sont les pierres angulaires de l'édifice social qui régit les interactions entre ses élements. De temps à autre, il est nécessaire d'éliminer et de remplacer des chapitres complets des textes de loi.

Le common law britannique s'est développé en tant qu'expression juridique du bon sens dont font preuve les personnes raisonnables pour diriger leurs actions. Les lois britanniques constituent la pierre angulaire sur laquelle repose l'ensemble du système législatif canadien. Cette situation est attribuable aux coutumes, à l'adoption systématique par le Canada des lois de la Grande-Bretagne et, finalement, au préambule de l'Acte constitutionnel de 1867. Les législateurs canadiens se sont toujours, dans leur "sagesse", inspirés des lois britanniques pour combler leurs besoins et ont improvisé pour le reste.

Le 7 septembre 1880, le parlement britannique a adopté une loi visant à faire assumer aux employeurs une plus grande partie de l'indemnisation des employés blessés au travail et à uniformiser leurs responsabilités. Cette loi s'orientait vers l'élimination dans le common law de la panoplie des arguments de défense sur lesquels les employeurs s'appuyaient pour repousser les demandes des travailleurs blessés. Le statut particulier accordé aux cheminots dans le paragraphe 5 de l'article 1 présente un intérêt certain dans le cadre de ce rapport :

> "Dès l'entrée en vigueur de cette loi, un travailleur blessé dans l'exercice de ses fonctions [...] à cause de la négligence d'un compagnon de travail chargé de signaux, de lames d'aiguille, de moteurs de locomotive ou de trains sur une voie ferrée ou, en cas d'accident entraînant la mort de cet employé, les représentants légaux de cet employé ou toute personne admissible, aura droit aux mêmes dédommagements et recours contre l'employeur que si l'employé n'était pas un cheminot, ni au service de l'employeur, ni au travail au moment de l'accident."(72)

72 43 Victoria (R.-U.), c. 23., paragraphe 1(5).

CCOHS/CCHST

Ce paragraphe accordait un statut particulier aux cheminots, car seuls les travailleurs de l'industrie ferroviaire pouvaient s'en prévaloir. Il s'agissait là d'une reconnaissance claire des conditions uniques dans lesquelles les cheminots travaillaient en Angleterre au XIX^{e} siècle. Non seulement ils couraient les plus grands dangers, mais ils étaient également dans l'impossibilité d'intenter avec succès des poursuites contre leur employeur.

Il est évident que l'Employer's Liability Act de l'Angleterre a servi de base à la loi An Act to Secure Compensation to Workmen in Certain Cases (The Workmen's Compensation for Injuries Act, 1886) qui a été adoptée par l'Assemblée législative de l'Ontario le 25 mars 1886.(73) A notre avis, la Railway Accidents Act de 1881 a également influencé le libellé de cette loi.(74)

On s'en rend compte lorsque l'on remarque, entre autres, les similitudes entre l'article 7 de la Railway Accidents Act de 1881 et l'article 4 de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886. De plus, le paragraphe 5 de l'article 3 de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 a, à toutes fins pratiques, le même libellé que le paragraphe 5 de l'article 1 de la loi anglaise Employer's Liability Act. Cet article de la Workmen's Compensation for Injuries Act présente également la première définition spécifique du terme "cheminot". La définition de "workman" qui se trouve au paragraphe 3 de l'article 2 de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 (travailleur signifie toute personne au service d'une compagnie ferroviaire) ne figure pas dans la loi anglaise. La définition de "packing" au paragraphe 4 de l'article 2 de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 est incluse afin d'apporter des éclaircissements sur les droits des cheminots en vertu de l'article 4 de la loi.

L'article 17 de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 accordait un droit particulier aux compagnies ferroviaires qui avaient mis sur pied un programme d'assurance ou une société ou association de secours mutuel regroupant au moins deux tiers des employés. Ces compagnies n'étaient pas assujetties à la loi, sauf à l'article 4, lequel définissait les obligations des compagnies envers leurs employés dans le cas où les mesures de sécurité destinées à les protéger n'étaient pas appliquées.

---

73 49 Victoria, chapitre 28, 1886.
74 44 Victoria, chapitre 22, 1881.

CCOHS/CCHST

Il est évident qu'on s'est basé en grande partie sur l'expérience des réseaux ferroviaires lorsqu'on a élaboré la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886. Assurément, la loi avait pour objectif de pourvoir aux besoins de tous les travailleurs blessés au cours de leur emploi, quels qu'ils soient, mais elle accordait cependant un statut particulier aux cheminots et contenait des clauses spéciales pour assurer leur protection; elle assurait même la protection de ces clauses au sein de règlements transitoires. Il est clair que la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 a été largement inspirée par la nécessité de protéger les droits des cheminots blessés au cours de leur emploi, beaucoup plus que ne l'a fait l'Employer's Liability Act de Grande-Bretagne.

La Workmen's Compensation for Injuries Act a été modifiée plusieurs fois entre 1886 et 1899. On a prolongé d'un an l'exemption accordée aux compagnies ferroviaires dont le programme d'indemnisation répondait à certaines normes. Toutefois, les cheminots étaient libres de se retirer à tout moment de la Railway's Insurance and Provident Society (société de secours mutuel) pour se prévaloir de la protection que leur offrait la loi, et d'amener par la même occasion leurs employeurs à s'y soumettre.(75)

Dans la version modifiée de 1889 de la Workmen's Compensation for Injuries Act, la définition de "railway servant" (cheminot) s'étend aux conducteurs de tramway.(76) De plus, l'article 5 de la version modifiée de 1889 précise les termes de la nouvelle formulation de l'article 3 de la version de 1886. Dans le texte original de la loi, l'expression "any signal point, locomotive, engine or train upon a railway" a été changée pour "any points, signal, locomotive, engine, machine, or train upon a railway, tramway or street railway".(77) On voulait ainsi éliminer l'ambiguité de l'expression "signal point" et établir clairement que l'employeur devenait responsable des personnes en charge des signaux ou des dispositifs de changement de voie, ou des deux.

Une autre modification stipulait qu'une personne faisant faire un travail quelconque par un travailleur était soumise aux mêmes obligations qu'un employeur dans des situations où cette personne aurait possédé ou permis d'utiliser des appareils, de la machinerie, des usines, des édifices ou des lieux en mauvais état ayant provoqué l'accident du travailleur.(78) Cet

75 49 Victoria, chapitre 28, article 17; 50 Victoria, chapitre 22, articles 1 et 2; S.R.O. 1887, chapitre 141, article 16.
76 52 Victoria, chapitre 23, 1889, paragraphe 2(6).
77 Ibid., article 5.
78 Ibid., article 6.

CCOHS/CCHST

article semble avoir été le précurseur de la Occupier's Liability Act, du moins en ce qui concerne les personnes chargées du soin et de l'entretien d'édifices ou d'équipement, etc., pouvant être poursuivies pour négligence par d'autres personnes avec lesquelles elles n'ont pas d'obligation contractuelle directe.

Cet article semblait donc stipuler implicitement que le devoir de faire preuve de soins et de vigilance, qui pourrait donner lieu à l'obligation de dédommager les victimes en cas d'accidents, est la suite logique du contrat de travail établi entre les parties. On croit que c'est le juge en chef Shaw qui a énoncé le premier cet important principe de droit du XIX^{e} siècle dans l'affaire décisive de Farwell contre la Boston and Worcester Railroad :(79)

> "Lorsqu'un employé intente des poursuites en dommages-intérêts contre son employeur afin d'être dédommagé pour un accident qu'il a subi en cours d'emploi, il faut supposer que le contrat entre les deux parties régit tous les risques et dangers de blessure inhérents à cette emploi."(80)

Dans la version modifiée de 1892 de la Workmen's Compensation for Injuries Act, l'article 6 de la loi modifiée de 1889 est devenu l'article 4.(81) On levait ainsi la restriction, basée sur l'absence d'obligation contractuelle, qui pesait sur le droit d'un travailleur à poursuivre une personne ayant embauché son employeur. En commentant la loi, George Smith Holmested a déclaré que cet article ne figurait pas dans la loi britannique et qu'il étendait la responsabilité des employeurs à des domaines très particuliers. En Angleterre, une personne qui retenait les services d'un entrepreneur n'était pas tenue responsable des accidents que pouvaient subir les employés de cet entrepreneur, que les accidents soient dus aux méthodes de travail de l'employeur, à ses installations, etc. Alors qu'en vertu de la loi anglaise, le droit d'intenter des poursuites en dommages-intérêts à la suite d'un accident était limité aux cas où il existait une relation contractuelle employeur-employé, l'article 4 permettait donc d'indemniser certains travailleurs qui n'étaient pas liés à un employeur par une obligation contractuelle. Selon la version originale de la loi, lorsque les employés d'un entrepreneur embauché par une tierce personne subissaient des blessures dues à la défaillance des méthodes ou

79 (1842), 45 Massachusetts Law Reports 49.
80 Ibid.
81 55 Victoria, chapitre 30, article 4.

CCOHS/CCHST

des installations de cette personne, les employés de l'entrepreneur n'avaient aucun recours contre cette personne : la relation nécessaire pour rendre la loi applicable n'existait pas (voir Boyd, Finley contre Miscampbell, 20 Ont. à la page 35). Les employés n'avaient pas plus de droit qu'un quelconque étranger.(82)

Cet article a été rédigé afin de lever la restriction qui limitait les obligations envers une autre partie selon la relation contractuelle entre ces deux parties. Dans le cadre de notre analyse, il faut retenir qu'à l'origine ce principe a été élaboré par le juge en chef Shaw dans une affaire importante impliquant l'industrie ferroviaire. Il s'agissait donc d'une mesure découlant directement des conséquences des accidents ferroviaires.

La Workmen's Compensation for Injuries Act et ses modifications ont eu pour effet d'affaiblir progressivement le grand nombre des mécanismes de défense qu'un employeur, surtout les compagnies ferroviaires, pouvait opposer aux demandes d'indemnité des travailleurs blessés. En particulier, la règle du compagnon de travail et l'argument de défense basé sur l'acceptation volontaire des risques ont perdu du terrain. Par exemple, la version modifiée de 1889 stipulait que si, en vertu de la loi originale ou de la version modifiée, un employé intentait des poursuites contre son employeur, on ne pouvait plus présumer que l'employé avait accepté volontairement de courir un risque simplement en se basant sur le fait qu'il avait continué à travailler pour l'employeur tout en connaissant l'existence de la défaillance, négligence, action ou omission ayant causé l'accident.(83)

Dans l'affaire Woodley contre la Metropolitan District Railway Company,(84) le tribunal avait déclaré que lorsqu'un travailleur au fait d'une défaillance ou d'un danger continuait à travailler pour le même employeur, il acceptait volontairement d'assumer les risques courus. Cependant, comme le souligne M. Holmested, le common law a permis de changer cette proposition et a soutenu que dans des situations semblables le travailleur n'acceptait pas volontairement de courir un risque.(85) Cependant, la Workmen's Compensation for Injuries Act assurait la défense de l'employeur dans le cas

82 George Smith Holmested, Workmen's Compensation for Injuries Act, 1892, Toronto : 1893, p. 59-60.86 52 Victoria, chapitre 23, 1889, article 7.
83 Comparer avec 55 Victoria, chapitre 30, 1892, paragraphe 6(3).
84 2 EX. D. 384 : 36 L.T.N.S. 419.
85 Holmested, op. cit., p. 82.

CCOHS/CCHST

où un travailleur au courant d'un danger omettait de le signaler à son employeur. Selon Holmested, cet argument de défense n'existait pas dans le common law.(86) Ce transfert de l'obligation légale pour l'employé de faire preuve de la vigilance voulue en exigeant qu'il signale toute défaillance ou danger à ses supérieurs était probablement destiné à encourager le travailleur à faire davantage attention dans l'exercice de ses fonctions. Il est ironique de constater que ce transfert a redonné vie à l'argument de défense de l'employeur basé sur l'acceptation volontaire des risques.

L'argument de défense basé sur l'acceptation volontaire des risques semblait être issu d'une notion faussée de la valeur accordée à la liberté et aux responsabilités humaines. En fin de compte, dans le rapport final sur les accidents de travail de 1914, sir William Meredith à déclaré que l'avant-projet de loi prévoyait l'abrogation de l'acceptation volontaire des risques. Il a ajouté que ce principe se fondait sur l'hypothèse que le salaire d'un travailleur était suffisant pour le dédommager en partie des risques qu'il courait à son travail. Selon lui, il s'agissait là d'un argument fallacieux fondé sur la supposition erronée qu'un travailleur était libre de travailler ou de ne pas travailler, et qu'il pouvait donc établir son salaire en fonction des risques normaux d'être tué ou blessé en faisant le travail pour lequel il avait été embauché.(87)

Certaines dispositions particulières des différentes versions de la Workmen's Compensation for Injuries Act ont réussi à affaiblir les arguments de défense du common law; or, jusqu'au moment de la révision complète de la loi en 1914, ces mécanismes continuaient de faire obstacle aux travailleurs qui demandaient à être indemnisés à la suite des accidents subis.

Meredith était également opposé à la règle du compagnon de travail et à l'argument de défense du common law sur la négligence contributive. Il a déclaré que selon le common law les employés devaient, en vertu de leur contrat de service, assumer la responsabilité des risques auxquels ils devaient normalement s'attendre dans l'exercice de leurs fonctions (règle de l'acceptation volontaire des risques) et devaient accepter le fait d'être blessés par l'action d'un compagnon de service (doctrine de l'emploi commun). Selon lui, cette doctrine de l'emploi commun était une exception à la règle générale voulant que tout maître soit responsable des actions de ses subordonnés durant leur travail, règle que souvent d'ailleurs on a déclarée injuste. Le raisonnement qui a justifié l'exception accordée dans la célèbre affaire de

86 Ibid., p. 83, citation de Highland and Avenue Belt Railway Company v. Walters, 91 A LA. 435.
87 Ontario Sessional Papers (n° 53), 1914.

Priestly contre Fowler ne lui semblait pas satisfaisant; si la question était posée aujourd'hui pour la première fois, on peut se demander si les conclusions seraient les mêmes. Au moment où l'affaire a été entendue, les points de vue sur les droits et les devoirs respectifs des employeurs et des employés variaient beaucoup plus qu'aujourd'hui. Une autre règle du common law était injuste pour le travailleur : dans un cas où un employeur était reconnu coupable de négligence, si on découvrait que le travailleur s'était rendu coupable de ce qu'on appelle la négligence contributive et que son accident avait été provoqué par la négligence conjointe, l'employeur ne devait pas être tenu responsable. Meredith a attiré l'attention sur l'injustice de cette règle : même si l'employeur peut se rendre coupable de la plus grossière négligence, il ne sera pas tenu responsable si le travailleur a commis une imprudence, aussi minime soit-elle, et si son accident a été provoqué par la négligence d'autres employés.(88)

Comme solution, Meredich a proposé d'éliminer la règle du compagnon de travail (également appelée doctrine de l'emploi commun) et la règle de l'acceptation volontaire des risques, ainsi que de changer la règle sur la négligence contributive en règle sur la négligence comparative; de cette façon, la négligence de l'employé, plutôt que de constituer un obstacle à l'indemnisation, servirait simplement à réduire le montant de son indemnité proportionnellement à sa responsabilité dans l'accident.

---

88 Ibid.

CCOHS/CCHST

ASSURANCES

Deux formes différentes d'assurance sont apparues pour protéger les employeurs et les travailleurs des risques inhérents à la société industrielle. D'un côté, les employeurs étaient désireux de se protéger en cas de dommages causés à leur équipement, de blessures à un tiers et d'accidents de leurs employés. D'un autre côté, les employés voulaient s'armer de toutes les garanties possibles au cas où ils auraient le malheur de subir un accident ou de souffrir d'une maladie. M. Wegenast, qui a participé aux audiences de 1912 à titre d'avocat-conseil de l'Association des manufacturiers canadiens, a tenu à attirer l'attention sur la distinction essentielle entre les deux types d'assurance, un point qui est soulevé dans toutes les discussions sur les accidents de travail.

D'une part, il y a l'assurance-accident et d'autre part l'assurance-responsabilité des employeurs contre les accidents de travail. Le type d'assurance préféré par les employeurs n'est donc pas celui qui assure la protection des travailleurs, même s'il est vrai que certains employeurs souscrivent à de véritables assurances-accidents pour le bénéfice des travailleurs blessés ou des familles des travailleurs tués. La caractéristique essentielle de ce type d'assurance est qu'elle couvre le travailleur lui-même. Toutefois, toujours selon Wegenast, la majorité des employeurs, pour des raisons tout à fait évidentes, ont tendance à souscrire à des assurances qui les protègent, eux, en cas de responsabilité dans un accident plutôt que protéger les travailleurs contre les accidents. Cette coutume a donné lieu au développement d'un système d'assurance-responsabilité des employeurs dans toutes les régions administratives où les lois sur l'indemnisation sont basées sur la responsabilité individuelle.(89)

Au Canada et en Angleterre, les employeurs souscrivaient à des assurances essentiellement dans le but de se protéger en cas de poursuites pour négligence. Étant donné que le common law mettait à leur disposition des barrières formidables pour faire échouer ces poursuites, le risque n'était pas très significatif dans la plupart des cas. De plus, les compagnies d'assurances, fortes de leurs vastes ressources financières, pouvaient faire traîner les procès en longueur pendant plusieurs années. La perspective de cette longue bataille était suffisante pour convaincre n'importe quel travailleur prudent de régler le litige à l'amiable et de se contenter d'un léger pourcentage de la somme réclamée. On comprendra donc que le système de l'époque, basé sur la partie fautive, ne répondait pas aux besoins des travailleurs pris individuellement.

---

89 W.R. Meredith, First Intermin Report, Ontario Sessional Papers (n° 44), partie XIV, 1912, p. 237-238.

CCOHS/CCHST

Même si les employeurs avaient voulu être plus généreux, le contrat qui les liait aux compagnies d'assurances les en aurait empêchés. Pour leur part, les compagnies d'assurances se préoccupaient fort peu des obligations morales des employeurs. Au contraire, elles établissaient des contrats basés sur les obligations légales des employeurs. Selon M. Wegenast, les compagnies d'assurances n'assumaient absolument aucune obligation morale lorsqu'elles transigeaient avec les employeurs. Elles se contentaient de les assurer, de les représenter, de se substituer à eux et, en d'autres mots, d'endosser leurs responsabilités et de prendre leur défense.(90)

Dans une déclaration au nom des compagnies d'assurances, M. Neely a déclaré que ces dernières vendaient certains types de contrats qui correspondaient à ce que le client voulait acheter. Il a ajouté qu'évidemment, si les employeurs-clients désiraient en plus assurer leurs responsabilités morales, charitables ou humanitaires, les compagnies d'assurances seraient tout à fait disposées à préparer un contrat qui réponde à leurs besoins; mais puisque les employeurs répétaient aux compagnies d'assurances qu'ils n'entendaient pas payer pour ces obligations d'ordre moral, qu'ils désiraient réduire au minimum le prix de leurs obligations légales, les compagnies d'assurances s'exécutaient et leur procuraient ce qu'ils demandaient.(91)

Les chances des travailleurs de gagner un procès contre une compagnie d'assurances étaient très minces à l'époque de l'assurance des employeurs contre les accidents de travail. Un extrait des audiences de 1912 illustre ceci :

> "M. Meredith : Je voudrais vous signaler, Sir William, qu'aller en cour est pour nous une expérience très éprouvante. Je voudrais vous citer le cas d'un homme d'Adelaide Street dont le fils a été écrasé sous le poids d'un wagon. Ce jeune homme était en train de réparer le frein pneumatique sous un wagon lorsque la locomotive est arrivée et a heurté ce wagon qui a écrasé le jeune homme. L'accident s'est produit sur la voie ferrée de la Canadian Pacific Railway, à la jonction Toronto Ouest. La compagnie a offert à la veuve environ 1 500 $; selon le père de la victime, la somme n'était pas suffisante, surtout si on considère la façon dont l'accident s'était déroulé et le fait que son fils n'était en rien coupable dans l'affaire. Il a donc décidé de porter l'affaire devant les tribunaux. Je l'ai rencontré il y a quelques jours et il m'a déclaré

90 Ibid.
91 Ibid.

> que la veuve et son enfant avait reçu, une fois les frais de cour remboursés, entre 500 et 600 $. Je conseille donc aux gens d'accepter immédiatement ce qu'on leur donne et de ne pas porter l'affaire devant les tribunaux, parce que s'ils le font ils n'auront probablement rien ou très peu."(92)

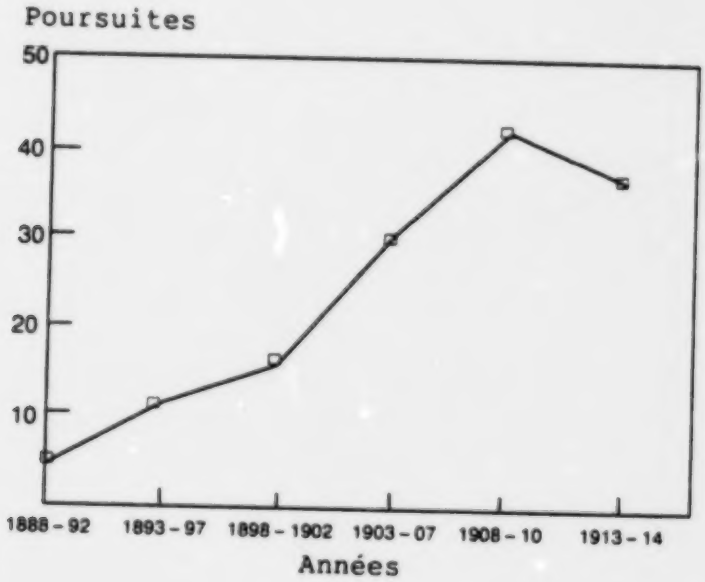
La doctrine de l'autonomie de l'individu, qui appuyait les arguments de défense du common law basés sur l'acceptation volontaire des risques, la règle du compagnon de travail et la négligence contributive, était solidement ancrée dans le système juridique. Selon le professeur Risk, même si un travailleur parvenait à surmonter les barrières affectives et financières et intentait une action en justice, ses chances de succès étaient gravement compromises par cette doctrine. Il a cité l'exemple de 16 cas de poursuites intentées par les travailleurs en Ontario entre 1865 et l'avènement de la loi en 1880 qui, presque toutes, se sont soldées par l'échec des travailleurs. Dans huit de ces cas, l'obstacle était la règle du compagnon de service. Dans deux de ces cas, le plaignant a essayé de démontrer que l'accident avait été causé par de l'équipement défectueux (freins endommagés), mais les tribunaux ont conclu que la cause de l'accident était attribuable à la négligence d'un compagnon de travail à faire les réparations ou à apporter les ajustements nécessaires.(93)

Il est significatif de constater que six de ces 16 cas impliquaient l'industrie ferroviaire et que quatre des huit cas rejetés à cause de la règle du compagnon de travail impliquaient également les compagnies ferroviaires.(94)

---

92 Ibid.
93 R.C.B. Risk, "This Nuisance of Litigation", p. 422.
94 Ibid., p. 476-477, renvois 9 et 10.

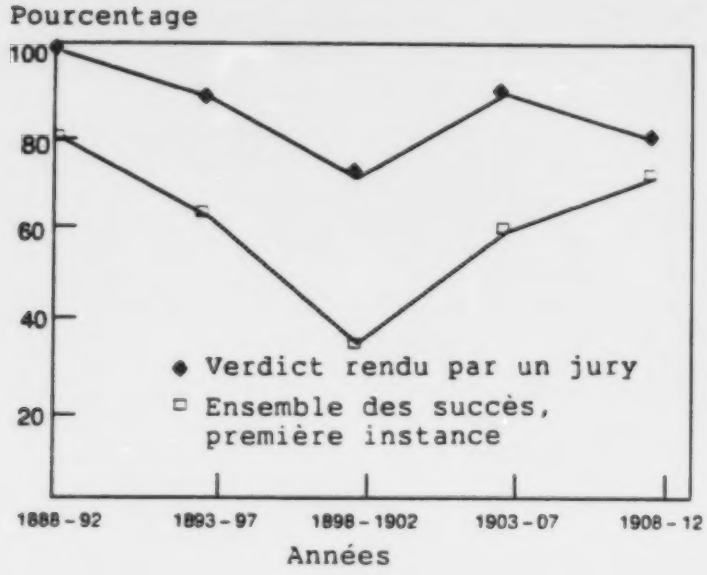
CCOHS/CCHST



Nombre de poursuites intentées par des travailleurs blessés dans des accidents de travail, comté de Wentworth

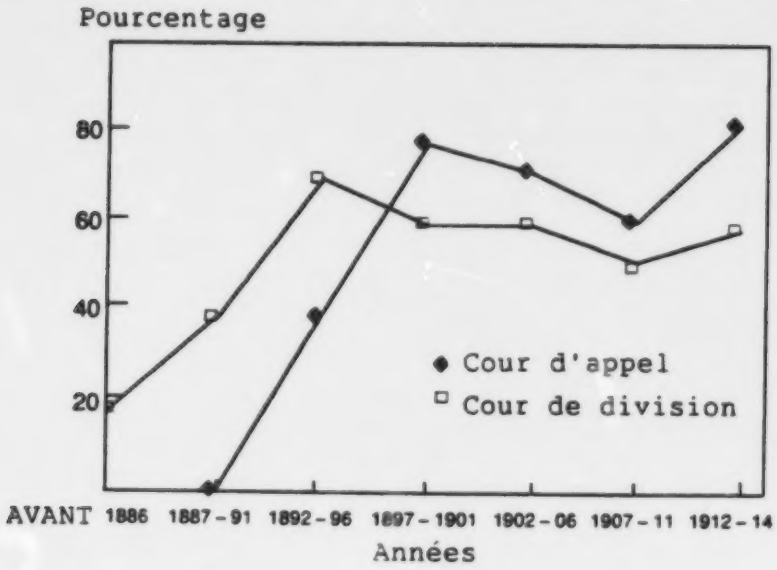
Selon des données rassemblées par R.C.B. Risk dans "This Nuisance of Litigation", p. 427 (Archives de l'Ontario).

CCOHS/CCHST



Nombre de procès gagnés par des travailleurs ayant subi un accident de travail, comté de Wentworth

Selon des données rassemblées par R.C.B. Risk dans "This Nuisance of Litigation", p. 428-429 (Archives de l'Ontario).



Nombre de causes portées en appel gagnées par des travailleurs ayant subi un accident de travail, comté de Wentworth

Selon des données rassemblées par R.C.B. Risk dans "This Nuisance of Litigation", p. 430-431 (Archives de l'Ontario).

Le taux de succès des diverses causes portées en appel par des travailleurs contre leurs employeurs dans des cas d'accidents de travail permet de mesurer dans une certaine mesure l'impact de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886. Le professeur Risk a calculé qu'en 1886 seulement 14 pour cent des travailleurs ayant interjeté appel auprès d'une cour de division après avoir perdu dans une division de première instance ont eu gain de cause, alors que 75 pour cent des employeurs ont gagné leurs causes portées en appel. Pour l'ensemble de 1886, seulement 18 pour cent des travailleurs ayant interjeté appel ont gagné.

Entre 1886 et 1914, 46 pour cent des travailleurs ayant interjeté appel auprès de cours de division après avoir perdu dans une division de première instance ont eu gain de cause, alors que le taux de succès des employeurs ayant porté leur cause en appel n'a été que de 37 pour cent. Durant cette période, le taux moyen de succès des travailleurs ayant interjeté appel auprès de cours de division a été de 54 pour cent. L'augmentation du taux de succès des causes présentées à la cour d'appel après avoir été jugées par des cours de division est encore plus étonnante : le taux général de succès des travailleurs est passé de zéro pour cent de 1886 à 1891 à 85 pour cent de 1912 à 1914, avec une moyenne de 73 pour cent.(95)

Ces données révèlent deux choses : premièrement, avant 1886, même si les travailleurs gagnaient auprès des divisions de première instance, ils perdaient en général lorsque leurs causes étaient portées en appel par les employeurs. Deuxièmement, la loi de 1886 a constitué une étape décisive vers l'obtention progressive d'indemnités par les travailleurs dans certains cas.

Face à ces sombres perspectives, il n'est pas étonnant que les employés, surtout ceux qui avaient des emplois dangereux, notamment dans l'industrie ferroviaire, aient commencé très tôt à se regrouper en sociétés de secours mutuel, en amicales, en associations de bienveillance ou en fonds de prévoyance. On croit que la première de ces associations a été créée dans une compagnie ferroviaire de Grande-Bretagne en 1838. La fonction principale de ces associations était de répartir entre leurs membres les risques inhérents à leur emploi commun. Dans bien des cas, elles sont devenues de véritables entreprises de secours mutuel. Au début, les fraternités avaient essentiellement pour but de regrouper des amis et de favoriser l'entraide. Leurs membres s'entraidaient et se protégeaient mutuellement des vi[illegible]itudes de la société industrielle en accumulant des fon[illegible]'assurance-vie, d'assurance-maladie et même, à une certaine [illegible]que, d'assurance-chômage.(96)

95 Ibid., p. 430-431.
96 Chandler, op. cit., p. 129.

CCOHS/CCHST

Durant les audiences de 1912, M. Meredith, du syndicat Railways Trainmen's Union, a décrit en ces termes l'évolution d'une de ces associations au sein de la compagnie Grand Tronc de l'Ontario :

> "Je crois que vous savez tous plus ou moins comment cette question d'assurance est apparue. Son origine remonte à une trentaine d'années environ. À la compagnie Grand Tronc, il y avait constamment des accidents. Chaque fois qu'un d'entre nous se rendait au wagon de distribution de la paye, nous étions sollicités par un employé pour une veuve, pour un homme blessé. Après avoir distribué un peu d'argent à tout le monde, il ne nous restait pas grand-chose de notre salaire. Nous avons ensuite découvert que certains employés ne donnaient rien du tout et que les plus généreux contribuaient à toutes les causes. C'est à ce moment que nous avons commencé à exercer des pressions sur la direction de la Grand Tronc pour qu'elle mette sur pied un programme d'assurances qui, depuis, n'a cessé de progresser. Nous avons ensuite créé le syndicat Railway Trainmen's Union, puis l'Order of Railway Conductors. Au début, il s'agissait de s'entraider et vous seriez surpris de constater à quel point il est difficile d'obtenir d'un employé qu'il contribue quelques cents pour son propre bénéfice."(97)

Le fait que sir William Meredith ait permis aux compagnies ferroviaires de ne pas figurer sur la liste de l'annexe 1 des employeurs dans l'avant-projet de loi de 1914 porte à croire que au point de vue des assurances, les compagnies ferroviaires avaient déjà adopté, par leurs fraternités ou leurs associations de secours mutuel, un modèle qui s'approchait raisonnablement de celui que sir William avait en tête comme programme général d'indemnisation des travailleurs. Selon lui, les modifications à apporter étaient les suivantes :

1. Augmenter les responsabilités des employeurs.

2. Créer un cadre d'administration dirigé par l'État.

3. Gérer les fonds selon un plan actuariel solide.

Un programme d'assurances pour les accidents de travail pouvait être organisé de plusieurs façons. Voici ce qu'en a dit M. Wegenast :

---

97 Ontario Sessional Papers (n° 65), 1912, p. 253.

CCOHS/CCHST

"Pratiquement toutes les lois sur les accidents de travail constituent une tentative de mettre en application ladite théorie des risques professionnels. Selon la définition de cette théorie, les coûts en pertes humaines, tout comme les coûts de détérioration des machines, des matières premières, etc. devraient être imputés aux entreprises et inclus dans le prix que le consommateur doit payer pour obtenir les produits de ces entreprises. En examinant les différents systèmes en usage partout dans le monde, nous découvrons trois différentes méthodes d'application de cette théorie. On pourrait les appeler respectivement méthode de responsabilité individuelle, méthode de responsabilité collective et méthode de responsabilité de l'État. Tous les systèmes en vigueur dans le monde peuvent être classés sous l'une ou l'autre de ces rubriques.

"Dans un système de responsabilité individuelle, la responsabilité de dédommager un travailleur revient à l'employeur individuel et constitue un élément de la relation employeur-employés. Une clause dans le marché de service entre l'employeur et l'employé stipule que l'employeur doit, dans une certaine mesure, dédommager le travailleur des blessures subies dans l'exercice de ses fonctions ou à cause de son travail. L'employé blessé reçoit un dédommagement de son employeur qui devient ainsi un assureur individuel du travailleur contre les accidents. Le principe de la responsabilité individuelle est expliqué dans la loi britannique Workmen's Compensation Act de 1897 (telle qu'élargie en 1906) et dans les lois qui sont maintenant en vigueur dans sept des neuf provinces du Canada, y compris le Québec. Dans toutes ces régions administratives, les employeurs qui sont assujettis à cette loi doivent dédommager leurs employés des blessures subies en cours d'emploi, sans tenir compte, la plupart du temps, de la question de faute. Bien entendu, les employeurs ont droit de se protéger en souscrivant eux-mêmes à une assurance quelconque; parfois, ils sont même encouragés à le faire."(98)

Dans une large mesure, les audiences de 1912 étaient destinées à choisir l'une de ces formes d'assurance. La loi de 1914 issue de ces délibérations est basée en grande partie sur la conception qu'avait sir William Meredith d'un programme d'assurances juste et pratique selon les circonstances.

98 Ibid., p. 236-237.

CCOHS/CCHST

Un problème inhérent à un programme d'assurances basé sur la responsabilité individuelle est qu'il donnait lieu à la mise au point d'une stratégie de défense destinée à refuser aux travailleurs blessés les indemnités auxquelles ils avaient droit. Trop souvent, les programmes individuels étaient mal conçus et gérés en dépit de tout bon sens. C'est pour cette raison que le 14 avril 1892, l'Assemblée législative de l'Ontario a adopté une loi qui prévoyait la création d'un poste d'inspecteur des assurances et d'un registraire des sociétés de secours mutuel.(99) Pour être autorisées à faire des transactions, les sociétés de secours mutuel devaient obtenir un permis. On voulait ainsi s'assurer que les affaires des sociétés seraient bien gérées et observeraient les règles de l'actuariat. La décision de demander à l'État de réglementer les programmes d'assurances pour accidents de travail découlait du besoin de faire appel à une tierce partie neutre qui s'occuperait des questions administratives, qui assurerait une saine gestion et un contrôle actuariel. Il fallait aussi garantir la viabilité du programme, car tout déficit aurait pu entraîner une augmentation des primes des employeurs.

---

99 55 Victoria, chapitre 39.

CCOHS/CCHST

LA TENDANCE DE L'ÉVOLUTION DES LOIS

Dans l'affaire Farwell, le juge en chef Shaw a soutenu que le devoir de l'employeur d'assurer soins et vigilance dépendait seulement du marché établi entre lui et son employé; on sait cependant que ce devoir a également été mentionné dans plusieurs lois sur les chemins de fer et la prévention des accidents dans l'industrie ferroviaire, les usines, les ateliers et les mines. Grâce à ces obligations légales de prendre certaines mesures pour entretenir l'équipement par exemple, il est devenu beaucoup plus facile d'étayer une poursuite pour négligence, car toute infraction provoquant un accident de travail pouvait déclencher une poursuite pour négligence qui, de prime abord, paraissait bien fondée.

Les arguments de défense du common law étaient invoqués sous une forme atténuée avant 1914. On pouvait alléguer que le travailleur avait volontairement accepté d'assumer des risques en commençant un emploi dangereux; qu'un accident pouvait être attribuable à la négligence d'un compagnon de travail; qu'un travailleur n'avait pas pris toutes les précautions nécessaires pour assurer sa propre protection; que l'employé avait eu une occasion ultime d'éviter l'accident; que l'accident n'avait peut-être pas été causé par un manquement au devoir légal, mais bien par les actions de l'employé. Dans tous ces cas, la demande d'indemnité pouvait être refusée.

Les lois sur les usines et les ateliers, sur les mines et sur les chemins de fer précisaient les sanctions imposées à la suite de manquement aux obligations légales. Il faut cependant souligner qu'aucune de ces lois ne comportaient de clause sur l'indemnisation. Un employeur négligent pouvait se voir imposer une amende en vertu de la loi, un inspecteur pouvait faire fermer une section de la voie ferrée ou refuser d'autoriser sa réouverture, mais rien n'était prévu pour assurer le dédommagement d'un travailleur.

En Ontario, c'est probablement la Railway Accidents Act de 1881 qui a rendu pour la première fois un employeur responsable de tous les préjudices subis par un employé à la suite d'un accident dû à la négligence des compagnies ferroviaires, en cas de manquement à une obligation légale particulière. Comme nous l'avons déjà souligné, ces dispositions ont ensuite figuré dans la première version de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 de l'Ontario. La loi sur les accidents du travail est donc issue de la Railway Accidents Act et non de la Factory Act, de la Shops Act ou de la Mines Act.

Sir William Meredith n'avait pas tout à fait raison lorsqu'il déclarait que la Workmen's Compensation for Injuries Act portait un titre incorrect, car en fait elle constituait une loi sur la responsabilité des employeurs.

À un certain niveau, la différence entre l'indemnisation et la responsabilité n'est que d'ordre sémantique, car ces deux notions correspondent à deux aspects de la même question. Évidemment, dans un système qui n'est pas basé sur la faute, l'indemnisation et la responsabilité n'ont pas à être si étroitement liées; il va de soi qu'une indemnité peut être accordée sans qu'il soit nécessaire de chercher un responsable. Or, pour établir le droit à l'indemnisation dans un système basé sur la faute, il faut prouver la responsabilité de l'employeur.(100)

Il ne fait aucun doute qu'il existe un énorme fossé entre l'idéologie de la loi de 1886 et celle de 1914. La notion de responsabilité, une des principales caractéristiques de la loi de 1886, est remplacée dans la loi de 1914 par un plan d'assurance mutuelle où la question de la faute est largement absente. Dans une optique de philosophie sociale, les deux systèmes sont très différents, mais on commettrait une erreur fondamentale en affirmant que la loi de 1914 jetait des bases radicalement nouvelles et indépendantes qui allaient donner naissance à la loi sur les accidents du travail de l'Ontario. À notre avis, il serait tout aussi faux de maintenir que la loi de 1914 aurait connu la même évolution sans l'apport des innovations de la loi de 1880, qui prévoyait l'indemnisation des travailleurs dans certains cas.

Le premier problème d'ordre philosophique à surmonter était lié à l'opinion répandue avant l'adoption de la loi de 1880, c'est-à-dire qu'il n'y avait pas de raisons valables d'indemniser les travailleurs blessés dans l'exercice de leurs fonctions. De l'avis général, chaque individu était responsable de son propre sort. L'idée de suggérer qu'un employeur devait être tenu responsable des blessures subies par ses employés équivalait à rejeter les valeurs les plus sacrées au XIX^{e} siècle : libertés individuelles et responsabilité.

Il est significatif de constater que ces idées maintenant révolues ont été remises en question à cause des accidents ferroviaires. Les sources consultées prouvent qu'au Canada on croyait que le chemin de fer ne pouvait se développer qu'avec la participation directe et indirecte des gouvernements. Un nombre significatif de lois du XIX^{e} siècle ont émané de préoccupations liées aux chemins de fer. On n'a qu'à penser

---

100 Ontario Sessional Papers (n° 65), 1912, p. 236-237.

CCOHS/CCHST

aux nombreuses lois qui régissaient l'obtention des chartes d'exploitation des compagnies ferroviaires et aux lois sur l'expropriation; même si les compagnies ferroviaires devaient rembourser les propriétaires expropriés, elles n'avaient pas à assumer tous les frais et dommages indirects qui découlaient de l'exploitation d'un réseau ferroviaire.

L'époque des vaches maigres a forcé les gouvernements à prendre en charge une partie des coûts. Par conséquent, un grand nombre de lois ontariennes adoptées à partir de 1849 comportent des articles sur le financement particulier et général des compagnies ferroviaires. Nous avons identifié 19 différents modes de financement -- prêts, garanties, dons de terre et primes accordées par les municipalités -- dont plusieurs faisaient appel à la participation de divers paliers gouvernementaux.

On s'est malgré tout rendu compte qu'il devenait de plus en plus dangereux de travailler sur une voie ferrée. Pendant un certain temps, on a réussi tant bien que mal à dissimuler au grand public la fréquence des accidents de travail. Cependant, à mesure que la vérité était dévoilée, le public prenait conscience de l'état de choses. Dans les années 1870, les progrès fantastiques réalisés en diffusion de l'information ont, à notre avis, grandement contribué à cet éveil.

En 1871, on savait que les revenus des compagnies ferroviaires canadiennes étaient presque équivalents au revenu national.(101) En plus d'occuper une place prédominante dans la vie économique au Canada, les réseaux ferroviaires avaient également réussi à captiver l'imagination et les aspirations des gens. Dans l'opinion publique, les chemins de fer étaient synonymes de meilleure qualité de vie puisqu'ils ouvraient la voie aux progrès technologiques et économiques. Pour toutes ces raisons, les répercussions du développement des réseaux ferroviaires ont été très particulières, autant en ce qui concerne la présence des voies ferrées à travers le pays que la participation du public dans cette industrie. Il est donc difficile d'imaginer qu'un citoyen moyen des années 1870 et 1880 aurait pu éviter de se sentir jusqu'à un certain point responsable des coûts externes imposés par les compagnies ferroviaires à leurs travailleurs.

Selon nous, l'évolution de la législation sur les accidents du travail en Ontario a constitué une tentative d'assumer cette responsabilité. Malgré la lenteur et la prudence qui ont caractérisé cette évolution vers un mécanisme d'indemnisation global, nous croyons que l'élément catalyseur de ce processus réside dans la situation particulière des chemins de fer et de

101 Trout, ibid., p. 31.

CCOHS/CCHST

l'impact qu'ont eu les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire sur les habitants et les législateurs de l'Ontario. Ayant tous contribué à l'entreprise de Cain, ces derniers ne pouvaient pas dire qu'ils n'étaient pas le gardien de leur frère. Après avoir matérialisé le rêve, il était trop tard pour tourner le dos aux résultats.

L'histoire des lois sur les accidents du travail en Ontario reflète l'évolution uniforme qui s'est déroulée à partir de la Railroad Guaranty Act de 1849(102) en passant par les diverses lois sur les chemins de fer, les lois sur les accidents dans l'industrie ferroviaire de 1857 et de 1881, jusqu'à la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 et aux versions modifiées aboutissant à la Loi sur les accidents du travail de 1914. Il ne s'agit pas d'affirmer que les lois sociales de Bismarck au début des années 1880 n'ont pas servi de modèle fondamental à la loi de 1914, mais bien de reconnaître que l'étude et l'acceptation de ce modèle en Ontario n'ont pu avoir lieu qu'à une époque où son histoire était inextricablement liée à celle des chemins de fer. Il ne serait cependant pas surprenant de constater que d'autres régions administratives ont, jusqu'à un certain point, connu les mêmes expériences.

---

102 12 Victoria, chapitre 29.

CCOHS/CCHST

CONVERGENCE

Nous avons vu de quelle façon la Railway Accidents Act de 1881 constituait le lien direct entre les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire et l'indemnisation. Cette loi a suivi un grand nombre de recommandations du rapport du comité spécial de 1880. En voici un extrait :

> "Lorsque dans cette province un cheminot au travail sur une voie ferrée ou dans un train appartenant à ladite compagnie ou exploité par celle-ci, ou toute autre personne légalement à bord ou à proximité d'un train ou sur une voie ferrée appartenant à ladite compagnie ou à proximité de celle-ci, subit un dommage corporel provoqué en tout ou en partie par : (1) le fait que les poutres ou les pièces les plus basses de la structure de tous les viaducs, tous les ponts, ou tout autre ouvrage ou construction enjambant la voie ferrée ne sont pas, 12 mois après l'adoption de cette Loi, construites de manière à toujours laisser un espace libre et ouvert d'au moins sept pieds entre le dessus du plus haut fourgon à marchandises employé sur le chemin de fer et les plus basses poutres ou pièces de la structure; (2) le fait que les espaces de moins de cinq pouces de largeur entre les rails et les coeurs de croisement, à partir de ces coeurs de croisement jusqu'au champignon du rail, ne sont pas remplis trois mois après l'adoption de cette Loi; (3) le fait que les espaces compris entre un rail divergent et un coeur de croisement, entre un contre-rail et le rail de la voie le long de ce contre-rail et entre tous les rails divergents qui ne sont pas croisés par d'autres rails (sauf dans le cas où l'espace entre le champignon de ce rail divergent et un coeur de croisement, ou l'espace entre le champignon d'un contre-rail et le rail de la voie le long de ce contre-rail, ou entre le champignon d'un rail divergent qui n'est croisé par aucun autre rail, est soit inférieur à un pouce et trois quarts, soit a une largeur supérieure à cinq pouces) ne sont pas remplis durant tous les mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre et octobre, sauf durant les mois d'avril et de mai suivant l'adoption de cette Loi; (4) le fait que les passerelles sur les toits des fourgons de marchandises utilisées sur ladite voie ferrée n'ont pas, 12 mois après l'adoption de cette Loi, une épaisseur et une force suffisantes, n'ont pas au moins 30 pouces de largeur et ne sont pas équipées des rampes sûres et adéquates, ne couvrent pas la pleine longueur desdits fourgons et ne font pas saillie jusqu'à une distance maximale de deux pouces du massif de butée ou des tampons de choc aux extrémités desdits fourgons, ce cheminot ou toute autre personne ou, dans le cas d'accidents mortels, le représentant légal dudit cheminot ou de toute autre personne, et toute autre

> personne admissible en cas de décès ont droit de recevoir de ladite compagnie ferroviaire une indemnité pour tous les préjudices et pertes subis à la suite de l'accident; le droit à l'indemnité et les mesures à prendre contre la compagnie ferroviaire sont les mêmes que si le cheminot ou toute autre personne ayant subi des blessures n'était pas au service de ladite compagnie ferroviaire ni n'exerçait ses fonctions au moment de l'accident."(103)

Cet article ne constitue évidemment pas une loi exhaustive sur les accidents de travail. Nous voulons démontrer ici qu'après avoir établi le devoir légal de faire preuve de soins et de vigilance de manière à assurer la sécurité des cheminots, cet article élimine la règle du compagnon de travail et, par conséquent, réussit à percer un tant soit peu le mur des arguments de défense du common law derrière lequel se retranchent les employeurs pour refuser de dédommager les travailleurs blessés.

Le jour même où cette loi importante a été sanctionnée, le gouvernement de l'Ontario a adopté une autre loi visant à fournir une certaine assistance financière à des compagnies ferroviaires.(104) On avait décidé, semble-t-il, que la participation du gouvernement au financement des compagnies ferroviaires ne serait acceptable que si ces compagnies assumaient la responsabilité des accidents dus à l'exploitation de leurs entreprises.

Sans ces explications préliminaires, plusieurs articles de la loi ontarienne Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 seraient incompréhensibles. Selon cette loi, l'expression "workman" signifie, entre autres, tout employé des compagnies ferroviaires.(105)

> "Après l'entrée en vigueur de cette loi, un travailleur qui subirait des blessures corporelles [...](5) dues à la négligence de toute autre personne au service du même employeur et ayant la charge de tout signal de position d'aiguille, locomotive, moteur ou train sur une voie ferrée ou, dans le cas de blessures mortelles, les représentants légaux du travailleur ou toute autre personne légalement admissible, a les mêmes recours contre l'employeur et les mêmes droits de recevoir une indemnité que si ledit travailleur n'avait pas été au service de l'employeur ou s'il n'exerçait pas ses fonctions au moment de l'accident."(106)

---

103 44 Victoria, chapitre 22, article 7.
104 44 Victoria, chapitre 23.
105 Ibid, paragraphe 2(1).
106 49 Victoria, chapitre 28, paragraphe 3(5).

CCOHS/CCHST

L'article 4 de la Workmen's Compensation for Injuries Act reprend les trois premiers paragraphes de l'article 7 de la Railway Accidents Act. De plus, l'article 5 de la Workmen's Compensation for Injuries Act reprend au profit de tous les travailleurs les dispositions de l'article 8 de la Railway Accidents Act sur les employés des chemins de fer.

Cet article stipule que le droit de recevoir une indemnité dépend de la négligence de l'employeur. Ces deux articles sont basés sur la loi anglaise Employer's Liability Act de 1880.(107) Selon ces trois lois, le montant de l'indemnité est limité à l'équivalent de ce qu'un employé au même niveau aurait gagné au cours des trois années précédant l'accident.(108)

En étudiant la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886, on s'aperçoit qu'elle s'inspirait à la fois de la loi anglaise Employer's Liability Act de 1880 et de la loi ontarienne Railway Accidents Act de 1881. Il est généralement reconnu qu'un des principaux facteurs qui a incité l'élaboration de la loi anglaise Employer's Liability Act était la fréquence à laquelle les cheminots se blessaient au travail. De plus, comme nous l'avons souligné plus haut, le nombre d'accidents de travail dans l'industrie ferroviaire a encore plus influé sur la loi ontarienne Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886.

Une recherche dans les recueils de statuts révèle un pourcentage étonnamment élevé de lois portant sur les chemins de fer. On constate également, en consultant des textes de jurisprudence, qu'il existe une proportion tout aussi élevée de procès impliquant les compagnies ferroviaires. Les dirigeants de ces compagnies avaient adopté une attitude rigide et autoritaire. Ils étaient donc préparés à offrir une résistance acharnée à toute tentative des travailleurs d'obtenir par procédures légales le droit de recevoir une indemnité pour les pertes dues à des accidents du travail. Cette attitude était universellement répandue malgré le fait que les dirigeants éprouvaient parfois un sentiment personnel de sympathie à l'égard des travailleurs lésés.

---

107 43 et 44 Victoria, 1880, article 2.

108 43 et 44 Victoria, chapitre 42 (R.-U.), 1880, article 3; 44 Victoria, chapitre 23 (Ont.), 1881, article 9; 49 Victoria, chapitre 28 (Ont.), 1886, article 6.

CCOHS/CCHST

Cette situation a été encore aggravée par l'entrée en scène des compagnies d'assurances, dont le seul rôle semblait de mettre des bâtons dans les roues aux travailleurs désireux d'obtenir une indemnité. Selon le professeur Risk, les travailleurs étaient d'avis que les employeurs portaient les causes en appel dans le seul but de faire traîner les choses en longueur et d'accroître leur incertitude, les forçant ainsi à renoncer en cours de route et à se contenter de règlements injustes; les employeurs cherchaient aussi à dissuader d'autres travailleurs de revendiquer leurs droits. On est porté à donner raison aux cheminots lorsqu'on se rend compte du nombre effarant de causes mineures portées en appel par la compagnie Grand Tronc seulement.(109)

Jusqu'en 1914, environ la moitié des procès importants intentés en vertu de la Workmen's Compensation for Injuries Act de 1886 impliquaient les compagnies ferroviaires.

Il faut bien se rendre compte que les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire ont eu des conséquences déterminantes sur la forme définitive de la loi sur les accidents du travail en Ontario même si, à certains moments, la loi a semblé évoluer en dépit de cette influence. En lisant le procès-verbal et les témoignages du premier rapport provisoire sur les aspects légaux de la responsabilité des employeurs en 1912, on est tenté de conclure que l'industrie ferroviaire ne devait pas faire partie du programme. Les compagnies ferroviaires ne semblaient pas avoir été invitées à prendre part aux débats et les cheminots n'ont pas été consultés non plus.

Un dénommé Meredith, représentant de la fraternité Brotherhood of Railroad Trainmen, Switchmen and Conductors, a assisté aux réunions presque par hasard, semble-t-il. Au nom des cheminots de l'Ontario, il a déclaré qu'il n'était la qu'à titre d'observateur, croyant que sa fraternité ne serait en rien concernée par la loi, puisqu'il s'agissait d'une loi provinciale.(110)

Cependant, grâce au partage des pouvoirs prévu dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867 (que l'on nomme maintenant l'Acte constitutionnel de 1867), la loi provinciale sur l'indemnisation concernait bel et bien les travailleurs de l'industrie ferroviaire.

---

109 R.C.B. Risk, "This Nuisance of Litigation", op. cit, p. 459.
110 Ontario Sessional Papers (n° 65), 1913, p. 142.

Il est intéressant de se demander quelle relation a bien pu exister entre ce M. Meredith et sir William Meredith, président du comité. Une relation entre ces deux parties aurait-elle pu expliquer pourquoi les compagnies ferroviaires ne prenaient pas une part plus active aux débats? Le cas échéant, quelle était la nature de cette relation? Dans l'ébauche du projet de loi de sir William Meredith, les compagnies ferroviaires ont été exclues de la liste des employeurs à l'Annexe I. Cela signifiait-il que les compagnies ferroviaires jouissaient d'un statut privilégié? Sir William Meredith offre l'explication suivante :

> "Les trois principales compagnies ferroviaires et quelques autres compagnies se sont opposées à leur inclusion à l'Annexe I; je ne voyais pas de raison de m'opposer à leurs désirs si les employés retiraient les mêmes avantages de la loi et si cela n'entraînait pas d'injustice pour les industries inscrites à l'Annexe. À mon avis, l'avant-projet de loi a été conçu de façon à ce qu'aucune injustice ne soit faite à quiconque et surtout pas aux employés des compagnies ferroviaires qui devaient être exclues de l'Annexe.
>
> "Dans l'application de la loi, la seule différence entre les industries inscrites à l'Annexe I et celles qui sont inscrites à l'Annexe II est que dans l'Annexe I les employeurs contribuent aux caisses d'accidents et, de cette façon, paient de façon collective les montants de l'indemnisation; les employeurs inscrits à l'Annexe II ne contribuent pas aux caisses d'accidents, mais sont individuellement responsables des indemnités à verser à leurs employés. Dans tous les autres cas, la loi s'applique de la même façon pour les compagnies inscrites aux deux annexes. Dans un cas comme dans l'autre, la commission détermine le montant de l'indemnité et ses décisions, lorsqu'elles sont versées aux dossiers d'un comté ou d'un district, deviennent injonctions et peuvent être appliquées comme jugements.
>
> "Les raisons qui ont motivé l'adoption d'un système collectif d'indemnisation ne s'appliquent pratiquement pas aux compagnies ferroviaires, surtout qu'il est prévu, comme c'est le cas en Ontario et ce le sera bientôt pour le Canada lorsque le parlement se réunira, que les sommes consacrées à l'indemnisation seront intégrées aux fonds de roulement des compagnies ferroviaires, ce qui constitue une de leurs premières obligations financières."(111)

---

111 Meredith, The Final Report, ibid.

Il est très possible que la principale préoccupation de sir William Meredith ait été celle des calculs actuariels. Nul n'ignorait à l'époque que le taux d'accidents de travail entraînant des blessures ou des décès dans l'industrie ferroviaire atteignait des proportions alarmantes. La stagnation de la loi sur les accidents du travail de 1899 jusqu'aux audiences de sir William Meredith était en partie due au fait que le problème actuariel, identifié dans le rapport du professeur Mavor comme la principale pierre d'achoppement, n'avait pas été réglé à la satisfaction de tous.

La principale difficulté que l'on éprouvait partout au monde, dès l'élaboration des premières phases d'un programme d'indemnisation des travailleurs, était de déterminer les risques véritables et de décider du montant des primes. La décision de sir William Meredith d'autoriser les compagnies ferroviaires à ne pas figurer à l'Annexe I, du moins temporairement, pouvait très bien avoir été motivée par un désir de garantir le succès du nouveau système dans l'ensemble des autres industries. Évidemment, des influences personnelles et politiques, que l'on n'a pas encore réussi à identifier vraiment, ont pu également entrer en ligne de compte.

Sir William Meredith voulait absolument mettre au point un programme qui serait adopté en Chambre. Il faut se rappeler qu'il avait une certaine expérience des projets de loi avortés. En 1878, il siégeait à l'Assemblée législative de l'Ontario à titre de chef de l'opposition pour le Parti conservateur. Le gouvernement avait fait obstruction à sa version modifiée de la loi anglaise Employer's Liability Act de 1880, qui était une tentative d'accroître les responsabilités des employeurs. En présentant son propre projet de loi une année plus tard, le gouvernement avait éliminé la plupart des modifications que sir Meredith avait proposées.(112)

Non seulement sir William Meredith tenait-il à faire adopter le projet de loi en Chambre, mais il était également très conscient de la nécessité d'expérimenter et de faire des compromis. Lorsque Wegenast a protesté, pour une question de principe, contre l'exclusion des compagnies ferroviaires, sir Meredith a répliqué que les principes n'y étaient pour rien, qu'il s'agissait de faire adopter une loi, rien de plus. Lorsque celui-ci a protesté contre la nécessité d'expérimenter, sir Meredith a rétorqué que l'ensemble du projet de loi était basé sur des expériences, car il s'agissait de droit empirique.(113)

112 R.C. Risk, "This Nuisance of Litigation", p. 455-456.

113 Tiré de The Final Report, Minutes of Evidence, 263 et 551 dans Risk, ibid., p. 491, renvoi 157. Soulignement de l'auteur.

Si les chemins de fer, principale cause des accidents de travail mortels ou des lésions, pouvaient être exclus de la première étape du programme d'indemnisation, et si le seul recours des cheminots était d'intenter des poursuites contre les compagnies ferroviaires elles-mêmes, s'agissait-il là d'un véritable programme d'indemnisation des travailleurs?

On pourrait être tenté de conclure que sir Meredith, en condamnant la loi de 1886 parce qu'elle n'avait rien à voir avec l'indemnisation des travailleurs, était sous l'emprise de la frustration de ne pas avoir su faire accepter ses idées en 1885. On serait également porté à conclure que puisqu'il n'avait pas réussi à faire inscrire les compagnies ferroviaires à l'Annexe I des employeurs, ses dernières recommandations dans l'avant-projet de la loi pouvaient faire l'objet des mêmes critiques que celles qu'il avait faites de la loi de 1886. Il semble qu'au contraire, non seulement il était parvenu à accommoder les compagnies ferroviaires en leur permettant de conserver un statut distinct des autres employeurs, mais il avait également réussi à renforcer la viabilité économique de l'ensemble du programme.

En s'assurant que les dispositions sur la responsabilité accrue s'appliquaient autant aux compagnies ferroviaires qu'aux employeurs en général, sir Meredith avait agi pour protéger les droits des cheminots. Il a fait en sorte que les employés des compagnies ferroviaires soient couverts par la loi de façon à assurer que les coûts de la procédure judiciaire soient réduits au minimum et que les résultats soient assurés. En faisant du remboursement des indemnités une des principales dépenses des compagnies ferroviaires, il a accordé la priorité à l'indemnisation des travailleurs plutôt qu'aux revenus des propriétaires et des actionnaires. De cette façon, les coûts pourraient être plus équitablement répartis parmi ceux qui bénéficiaient du service puisque, logiquement, ce devait être les utilisateurs qui assumeraient ces coûts de façon à garantir aux actionnaires des dividendes acceptables.

Loin de passer au deuxième plan ou d'être laissées de côté, les compagnies ferroviaires occupaient une place importante dans le plan de sir Meredith : il cherchait à créer un programme équitable d'indemnisation des travailleurs en Ontario. Il est certain que les compagnies ferroviaires n'ont pas joué un aussi grand rôle dans l'élaboration de la Loi sur les accidents du travail de 1914 que dans la préparation de la loi de 1886. En 1914, la question était de reculer les limites de la responsabilité et de prévoir des dispositions pour définir les dangers au travail.

CCOHS/CCHST

En 1914, le commun des mortels pouvait conclure que presque tout était à faire pour créer un programme d'indemnisation des travailleurs. Dans une certaine mesure, c'était vrai. Jusqu'en 1914, la plupart des obstacles qui faisaient échec à l'indemnisation des travailleurs n'avaient pas été surmontés. Ceux qui n'ont de l'histoire qu'une idée schématique auront donc raison de penser que l'indemnisation des travailleurs en Ontario n'a réellement pris son essor qu'en 1914.

Ce point de vue est toutefois bien imparfait, car il ne tient pas compte du fait que l'évolution de l'histoire de l'homme est fondamentalement le résultat des expériences accumulées. Étant donné que de nombreux comportements humains sont déterminés par l'expression des valeurs humaines, des innovations dans la structure sociale étaient absolument irréalisables sans apporter des changements radicaux aux valeurs chères à une époque particulière. En Ontario, jusqu'à la toute fin du XIX^{e} siècle, il était généralement reconnu que la responsabilité des accidents ne devait incomber qu'aux travailleurs blessés mêmes. Non pas que ce point de vue ait été totalement erroné, mais il ne s'agissait là que d'une partie de la vérité. D'un autre côté, il semble ridicule de supposer que les employeurs voulaient que les travailleurs se blessent. Il serait tout aussi grotesque de soutenir que la majorité des travailleurs se moquaient de la souffrance, des mutilations ou des accidents mortels. Ceci étant posé, la véritable question reste la suivante : ceux qui jouissent des avantages que leur apporte une entreprise ne devraient-ils pas aussi en assumer les frais accessoires, notamment le coût de l'indemnisation des employés blessés au travail?

Nous avons déjà vu que la Factories Act, la Shops Act et la Mining Act étaient toutes des lois quasi pénales. Elles prévoyaient des règlements et les sanctions à appliquer en cas d'infraction. Il n'existe aucune mention sur l'indemnisation dans ces lois, ce qui les différencie clairement de la Railway Accidents Act de 1881, où il était prévu que certains cas pouvaient bénéficier d'une indemnité. Il est certain que la Factories Act, la Shops Act et la Mining Act précisaient certaines obligations légales, qui sont un élément essentiel du common law sur la négligence. Il faut toutefois comprendre que ces lois ne constituaient pas une base légale suffisante pour autoriser l'indemnisation des travailleurs en cas d'accident.

CCOHS/CCHST

SYNTHÈSE

Les événements qui jalonnent l'histoire ne forment pas nécessairement une suite linéaire de causes à effets. Chaque événement est le résultat de l'interaction de plusieurs facteurs contribuants. S'il manque un maillon à la chaîne, on peut supposer qu'un événement ne se serait pas produit d'une certaine façon ou à un moment donné. On ne peut évidemment tenir compte des conséquences de tous les faits minimes qui se sont produits. Lorsque l'on étudie le cheminement historique de la législation sur les accidents du travail en Ontario, il importe d'évaluer avec soin les méthodes sur lesquelles l'historien s'est basé pour distinguer les éléments n'ayant pas une grande portée de ceux qui ont une signification particulière.

Trop souvent, certains faits subjectifs tendent à dissimuler d'autres facteurs qui sont sous-jacents mais qui n'en restent pas moins importants. L'histoire de la législation sur les accidents du travail en Ontario est autant l'histoire de valeurs en transition que celles des débats sur les mérites comparatifs du système allemand et du système anglais ou des méthodes actuarielles les plus appropriées pour gérer un programme d'indemnisation. Il est très rare qu'en discutant d'une question on prenne le soin de spécifier clairement la nature des valeurs qui sont chères à l'un ou l'autre des participants. Quoi qu'il en soit, en lisant entre les lignes dans les documents que l'on possède sur les audiences de 1912, on pourra découvrir que les valeurs présentées différaient complètement de celles énoncées par le juge en chef Shaw dans l'affaire Farwell contre Worcester Railways.

Selon nous, l'homme ne vibre à la souffrance que lorsqu'il prend conscience de sa vulnérabilité. Cette théorie se vérifie lorsque l'on examine la réaction que nous avons lorsqu'un drame frappe des personnes qui nous sont chères. Nous croyons que l'aventure de l'industrie ferroviaire au XIX^{e} siècle en Ontario a eu une action catalytique qui a déclenché une suite de changements généraux dans les valeurs sous-jacentes de la société de l'époque. Non pas que les chemins de fer aient été le seul facteur, mais il s'agissait d'un facteur d'une portée historique essentielle. Nous croyons de plus que ces changements ne seraient pas survenus et n'auraient probablement pas été possibles sans l'explosion de l'information qui a fait entrer les drames et les scandales moraux dans la vie quotidienne du citoyen moyen. Pour se rendre compte de la force de cette explosion de l'information, il n'y a qu'à prendre comme exemple l'amélioration de la qualité des rapports sur les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire présentés au ministère du Commerce de la Grande-Bretagne après 1871.

Une des conditions essentielles pour être en mesure d'évaluer avec un degré raisonnable d'exactitude le comportement humain est de posséder des renseignements fiables. Non seulement ces données permettent à l'individu d'identifier les principes généraux applicables et d'évaluer leurs conséquences sur la vie en général, mais elles permettent également de prévoir ce qui se produirait s'il n'y avait pas de changement. Pour gérer judicieusement ses affaires, il est essentiel de posséder les renseignements adéquats. Aucune loi valable ne pourra être élaborée si elle ne repose pas sur de l'information sûre. Les personnes chargées d'établir les lois ne sauraient procéder à tâtons. Voilà pourquoi, lorsqu'une entreprise s'inquiète d'une loi qui pourrait la toucher de près, sa première réaction de défense est d'empêcher la diffusion de renseignements sur ses activités. À long terme l'entreprise en souffrira probablement, mais dans l'immédiat elle aura réussi à repousser le jour où l'opinion publique se mêlera de ses affaires.

Deux paliers d'information ont en général un impact sur les décisions qui orientent la réglementation des industries. Le premier palier est constitué de l'information destinée au grand public, laquelle, dans une societé démocratique, est en général disséminée par le biais des média.

La deuxième forme d'information est celle qui résulte des études effectuées par les gestionnaires de l'entreprise privée et par les législateurs qui, dans un travail préparatoire, doivent rassembler et évaluer des données.

Dans une société démocratique, aucune mesure sociale réparatrice ne pourra être prise en l'absence d'une ou l'autre de ces formes d'information. Les deux paliers sont nécessaires à l'élaboration des lois. Une étude des relations entre ces deux formes d'information révélerait beaucoup sur l'histoire juridique d'une région administrative. Toutefois, notre propos n'est pas, dans le cadre de cette enquête, de faire une analyse détaillée de ces relations. Nous nous bornerons à faire remarquer que cette analyse est importante si on veut comprendre pourquoi la législation canadienne a suivi le cheminement qu'on lui connaît aujourd'hui.

Il est probable que les progrès législatifs réalisés en 1881, 1886 et 1914 ont été précédés d'une grande perçée dans le domaine de l'information. De plus, nous croyons que pour améliorer les lois sur l'hygiène et la sécurité au travail en général, et sur l'indemnisation des travailleurs en particulier, des progrès du même ordre devront d'abord être réalisés en information.

Dans ce domaine, l'information a un rôle passablement différent à jouer. Une théorie économique émet l'hypothèse que les personnes prises individuellement ont toutes une aversion pour le risque plus ou moins grande et que, par conséquent, la meilleure façon de prévenir les accidents est de créer une situation dans laquelle tous les intéressés seront perdants en cas d'accident. Si on souscrit à cette théorie, on en arrivera à de bien étranges conclusions. Par exemple, on pourrait supposer qu'en privant un travailleur de son droit à l'indemnisation il s'efforcerait par tous les moyens de prévenir les accidents. Selon nous, le principe général qui consiste à atteindre un état parfait de dissuasion en comptant pour y parvenir sur l'aversion pour le risque comporte quelques mérites, mais étant donné que les moyens mis en oeuvre pour y arriver sont mauvais, nous risquons de passer complètement à côté de la question.

Notre propre énonciation de ce principe est la suivante : une situation optimale de prévention des accidents s'obtiendra lorsque tous les intéressés seront convaincus qu'ils ont tout à perdre en posant des gestes qui risquent de se solder par des maladies professionnelles ou des accidents de travail. Le deuxième rôle de l'information, très différent dans ce processus de dissuasion, consiste à faire prendre conscience à toutes les parties de la nature et de la portée des pertes qui pourraient résulter d'une maladie professionnelle ou d'un accident de travail.

Le rôle de la dissuasion a toujours été implicite dans les discussions sur les causes et les coupables d'un accident de travail, surtout lorsque l'on veut déterminer qui devrait payer quoi, à qui et en quelles circonstances. Ce raisonnement a été énoncé dans l'affaire décisive Priestly contre Fowler, où on alléguait que si un employé avait le droit de poursuivre son maître en cas de négligence d'un compagnon de travail, l'effet dissuasif de la situation serait diminué.(114)

Lors de l'affaire Farwell, le juge en chef Shaw a abordé le sujet de la dissuasion en déclarant que dans une situation hypothétique où plusieurs personnes sont employées dans une affaire ou une entreprise commune, où la sécurité de chacun dépend en grande partie des soins et de la vigilance que chacun apporte à son travail respectif, chaque personne est chargée d'observer la conduite des autres. De plus, chaque employé peut signaler toute imprudence, incapacité ou négligence et quitter son service si l'employeur ne prend pas les précautions

114 (1837) 150 E.R. 1030, p. 1037. Voir la note 36.

CCOHS/CCHST

qui s'imposent et n'utilise pas tous les moyens nécessaires pour assurer la sécurité de tous. De cette façon, la sécurité de chaque personne se trouve assurée de façon beaucoup plus efficace que si un employé poursuivait son employeur pour obtenir un dédommagement en cas de préjudices occasionnés par la négligence d'autrui.(115)

Cependant, toujours selon le juge en chef Shaw, l'absence d'obligation pour le maître ne provient pas d'une plus grande prudence de son serviteur. Cette absence d'obligation résulte plutôt de la nature du contrat de travail. Selon lui, l'argument repose sur un présumé principe de responsabilité qui, en fait, n'existe pas. Dans l'affaire hypothétique citée plus haut, le maître n'avait pas à être tenu responsable, non pas parce que son serviteur a réussi à mieux assurer sa sécurité en travaillant avec des personnes qui, si elles étaient négligentes, pouvaient lui porter préjudice, mais plutôt parce que le contrat de travail implicite n'allait pas jusqu'à assurer l'indemnité du travailleur en cas de négligence d'autrui. D'autre part, l'employeur n'était pas responsable devant la justice de la négligence de son serviteur parce que le travailleur lésé n'était pas un étranger; il était un employé dont les droits étaient établis par un contrat explicite ou implicite.(116)

En présentant une nouvelle ligne de défense basée sur la relation contractuelle, laquelle constituait un autre obstacle à l'indemnisation des travailleurs blessés, le juge en chef Shaw a diminué l'importance de l'argument basé sur la dissuasion et a empêché qu'on pousse plus loin son interprétation. On pensait également que dans l'intérêt du public il ne serait pas juste d'indemniser un travailleur dont le manque de soins au travail avait provoqué un accident. Ce jugement n'était pas basé sur l'argument de la dissuasion, mais plutôt sur une forme primitive de justice rétributive.

Cependant, cette thèse ne peut être valable, ne serait-ce que partiellement, que si on disposait de renseignements complets sur tous les changements significatifs en cause et si on établissait le lien de cause à effet entre le manque de soins et le résultat. Une carence d'information et de formation à tous les niveaux, des appareils défectueux, une mauvaise conception, une organisation et des pratiques dangereuses sont autant de facteurs qui peuvent diminuer la vigilance d'un travailleur.

115 (1842) 45 Mass. L.R. 49.
116 Ibid.

Même sir William Meredith, au cours des audiences de 1912, semblait réticent à admettre qu'un employé dont la négligence avait causé la mort d'un autre travailleur puisse avoir droit à une indemnité pour les blessures subies durant le même accident. Tout au long des audiences, il a fait allusion à cette question à maintes reprises. Finalement, il a résolu le problème en déclarant qu'il s'agissait d'une question de circonstances et non en endossant le principe de l'indemnisation universelle. Sa réticence avait un double fondement :

1. Le fait d'accorder une indemnité à cette personne constituerait un outrage à l'opinion publique.

2. L'effet dissuasif pour les travailleurs négligents serait trop atténué.

Selon nous, ces scrupules et toutes les préoccupations du même ordre ne font qu'éloigner les débats du point fondamental qui est le suivant : ce n'est pas la punition assignée aux travailleurs qui est en soi un élément de dissuasion efficace, mais bien la perception que se fait le travailleur de la punition ou de ce qu'il perd qui parviendra peut-être à modifier son comportement. Dans un système juridique civilisé, on peut difficilement concevoir des sanctions plus sévères que celles qui résultent des accidents et des maladies du travail. Même les punitions les plus cruelles imaginées par les khans, les schahs et les ayatollahs ne sont pas aussi brutales.

C'est pour cette raison que nous croyons qu'une bonne façon d'atteindre un niveau optimal de dissuasion serait sans doute d'accorder plus d'importance au second rôle d'information, c'est-à-dire faire prendre conscience à toutes les parties de ce qu'elles ont à perdre à la suite d'un accident de travail ou d'une maladie professionnelle. Bien entendu, cette suggestion repose sur l'hypothèse que tous les intéressés ont, jusqu'à un certain point, une aversion pour le risque. Que cette hypothèse soit fondée ou non, il y aura toujours des gens pour la remettre en question; nous soutenons néanmoins que si les gens ne nourrissent pas une certaine aversion pour le risque, la dissuasion n'est pas possible.

Il se peut que l'information, c'est-à-dire les renseignements sur les accidents, ait été nécessaire pour amorcer un mouvement important de modifications de la législation, mais elle n'a pas, à elle seule, suffi à provoquer ces changements. D'autres facteurs ont dû entrer en ligne de compte. Par exemple, il a fallu remettre en question les idées et les valeurs qui prévalaient à une certaine époque. Durant longtemps, on n'a pas remarqué que l'analyse conceptuelle était entachée d'erreurs grossières parce qu'on avait omis de tenir compte de valeurs sous-jacentes qui n'ont été contestées que beaucoup plus tard.

L'issue de ces controverses a, dans une certaine mesure, été influencée par la dissémination de l'information. Il est probable que deux autres facteurs importants ont également joué un rôle dans ce remaniement d'idées : l'universalité de l'éducation et l'amélioration générale des conditions de vie pour l'ensemble de la population. Un troisième facteur, c'est-à-dire un plus grand attachement aux biens matériels plutôt qu'à l'au-delà, attitude issue du mouvement de sécularisation progressive des XIX^{e} et XX^{e} siècles, est probablement aussi entré en ligne de compte. L'étude exhaustive de cette évolution déborde toutefois du cadre de ce rapport. Il suffira de faire remarquer que le progrès historique n'est pas unidimensionnel et qu'en 1912 les priorités en matière de réclamations incompatibles étaient différentes des réalités des années 1850 et 1880.

Nous croyons que ces changements n'ont pas été dus à l'essor progressif de l'information seulement, mais aussi à des modifications fondamentales des valeurs sociales sous-jacentes. Il faut de plus souligner que ces deux facteurs se sont mutuellement influencés. C'est en fonction de certaines valeurs sociales que l'on a pu déterminer quels étaient les renseignements pertinents à produire et quelle importance leur accorder. La dissémination de l'information a servi de base à la remise en question des valeurs de certaines époques.

Considérons le rôle qu'ont joué les valeurs sous-jacentes et l'essor de l'information dans la question de l'indemnisation des travailleurs blessés au travail. On remarquera que l'analyse originale de cette question comportait une erreur plutôt significative qui, selon nous, résultait d'un jugement de valeur largement répandu mais biaisé.

Cette analyse était basée sur le raisonnement suivant :

1. Une personne n'avait pas à être punie à moins d'avoir commis une faute.

2. Dans bien des cas, on ne pouvait imputer la faute à un employeur parce qu'il n'avait pas causé l'accident, il n'avait pas voulu que l'accident se produise.

3. L'employeur n'avait donc pas à être puni lors d'un accident.

4. Demander à un employeur de verser une indemnité à un employé constituait une sanction ou une punition.

5. Un employeur n'avait donc pas à verser une indemnité à un employé blessé à la suite de circonstances dont l'employeur n'était pas directement responsable.

Voyons ce qui se produirait si nous inversions le raisonnement :

1. Une personne n'a pas à être punie ou pénalisée pour une action dont elle n'est pas responsable.

2. Un travailleur forcé par les circonstances à souffrir des répercussions d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un décès est en réalité pénalisé.

3. Dans de nombreuses circonstances, l'employé n'a pas commis de faute.

4. Dans bien des cas, aucune somme d'argent ne suffira à dédommager le travailleur pour l'ampleur de la punition qu'il a subie.

5. L'indemnité ne constitue qu'une tentative pour minimiser, par l'intermédiaire d'une somme d'argent ou des services, les effets d'une punition imposée à tort à un travailleur.

6. Lorsque l'employé ne reçoit pas d'indemnité, il se trouve à être en fait pénalisé pour une action dont il n'est pas responsable.

7. Ce postulat va à l'encontre du numéro 1, donc le travailleur devrait être indemnisé.

Ni les législateurs ni les juges en fonction durant la plus grande partie du XIX^{e} siècle n'étaient disposés à remettre ce raisonnement en question. Ils avaient plutôt tendance à invoquer le principe de l'acceptation volontaire des risques. Nous avons déjà discuté dans ce rapport des problèmes conceptuels que pose ce principe. Nous nous contenterons de rappeler qu'en faisant intervenir les libertés individuelles dans ces circonstances, on ne tient pas compte du fait qu'à cette époque les travailleurs n'étaient pas libres de refuser d'effectuer un travail. Il existait donc une valeur sous-jacente qui devait être contestée avant de songer à modifier la loi.

Les difficultés que l'on a éprouvées au XIX^{e} siècle pour surmonter l'aspect contradictoire de ce raisonnement peuvent être attribuées en partie à des considérations politiques selon lesquelles les intérêts de certains avaient une valeur plus élevée que ceux des autres. De plus, les compétences législatives et l'administration de la justice étaient dans les mains d'une certaine classe de la société. On pourrait aussi ajouter que la direction des entreprises relevait d'hommes persuadés que la notion qu'ils avaient de leur propre virilité ne se perpétuerait que si leur pouvoir absolu était maintenu.

Quel que soit le bien-fondé de ces hypothèses, nous croyons qu'au milieu du XIXe siècle on s'entendait pour déterminer sur qui retombait le fardeau des dangers. Les travailleurs eux-mêmes partageaient ce point de vue avant qu'ils ne soient victimes d'accidents. Après un accident, cependant, ils changeaient souvent d'avis. Dans le contexte, le principal rôle de l'information était d'aviver la sensibilité des intéressés.

Selon nous, l'échec de la société du XIXe siècle à régler le problème qui se présentait lorsque l'on refusait de verser une indemnité à des travailleurs blessés était attribuable surtout à la conception que l'on se faisait du contrat social de l'époque. Durant le XIXe siècle en Ontario, ce contrat social était évidemment basé sur le mythe du progrès. Toutes les classes économiques croyaient que les progrès technologiques rendus possibles par le développement des chemins de fer et, jusqu'à un certain point, par l'industrialisation en général apporteraient des bénéfices extraordinaires à chacun. D'emblée, chacun pouvait volontairement accepter de se sacrifier à ce nouveau dieu. Ce n'est qu'en disséminant partout des renseignements étayés de preuves sur les accidents de travail et les maladies professionnelles qu'il a été possible de remettre cette croyance en question.

Dans une grande mesure, l'évolution de la législation sur les accidents de travail en Ontario a été influencée par le danger qu'il y avait à travailler sur les voies ferrées et par une prise de conscience de ce danger. Ce n'est qu'à ce moment que les intéressés ont commencé à contester l'intégrité fondamentale des valeurs qui leur tenaient tellement à coeur et qui formaient la trame de leur contrat social. Chaque fois que la législation sur les accidents de travail est soumise aux tensions et à l'évaluation critique de la société, même à l'heure actuelle, il est important de se souvenir des leçons du passé. En s'efforçant de diminuer le fardeau financier de l'indemnisation et de répartir les responsabilités en toute impartialité, on pourrait être tenté de pénaliser arbitrairement ceux qui ne le méritent pas. Il est essentiel de comprendre qu'en général les coûts de l'indemnisation des travailleurs doivent être inclus dans les coûts de production. C'est donc aux utilisateurs de ce produit qu'il revient de les assumer. Voilà la seule façon de résoudre les contradictions du principe selon lequel il n'y a pas de punition sans faute.

À notre avis, il est nécessaire de faire davantage de recherche et de disséminer l'information sur les accidents de travail et les maladies professionnelles si on veut atteindre un niveau optimal de dissuasion. À l'heure actuelle, aucune punition n'est plus pénible pour un travailleur que les conséquences d'un accident de travail; ce qu'il faut, c'est de leur en faire prendre conscience.

CCOHS/CCHST

ANNEXE A

Pour comprendre comment le fait d'imputer aux employeurs les frais de l'indemnisation aurait pu servir de facteur de dissuasion, nous présentons ici les données sur les accidents de travail dans l'industrie ferroviaire couvrant les périodes avant et après l'adoption de la loi sur les accidents de travail de sir William Meredith en 1914. Même si les compagnies ferroviaires ont continué d'offrir leur propre programme d'assurances, il faut se souvenir des deux faits suivants :

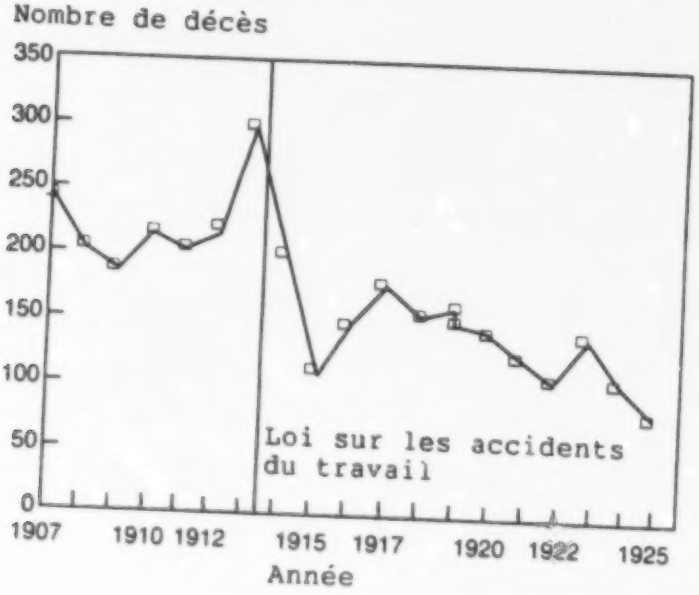
1. En vertu de la loi, les arguments de défense du common law britannique ont été éliminés.

2. En définitive, les compagnies ferroviaires devaient rembourser les pertes même si, à l'origine, elles étaient couvertes par un programme d'assurances.

Ces données comprennent le nombre de cheminots décédés accidentellement alors que les trains étaient en mouvement, à l'exclusion des trains électriques. Ces données portent sur l'ensemble du Canada, et non seulement l'Ontario.

Année	Nombre de décès[117]
1910	214
1911	202
1912	215
1913	298
1914	200
1915	108
1916	149

CCOHS/CCHST



Décès d'employés de compagnies ferroviaires canadiennes, imputables à des trains en mouvement

Source : Statistique Canada, Statistique historique du Canada (deuxième édition).(117)

117 F.H. Leacy, rédacteur en chef, Statistiques historiques du Canada (2e édition) : Statistique Canada T251-270. En général, le nombre de travailleurs tués a augmenté de 1908 à 1914. Cette proportion a chuté de façon saisissante vers 1914 et a continué à diminuer jusqu'en 1941. Ces données suggèrent que la Loi sur les accidents du travail de 1914 a pu effectivement contribuer a réduire le nombre d'accidents mortels dans l'industrie ferroviaire en Ontario.

CCOHS/CCHST

REMERCIEMENTS

De temps à autre, l'auteur d'un rapport bénéficie de l'aide précieuse de personnes dont les réalisations, la perspicacité, les centres d'intérêt et la gentillesse sont des éléments qui orientent, à divers degrés, la direction que prendra la recherche et rendent possible la réalisation d'un projet. Il nous fait donc plaisir, au terme de ce travail, de mentionner le nom de ces personnes et de les remercier.

Nous tenons à adresser nos remerciements au professeur R.C.B. Risk de la faculté de droit de l'université de Toronto; ses conférences et ses travaux passionnants dans le domaine du droit public ont fourni matière à réflexion et ont servi de base à des recherches plus poussées. Merci également à Gordon Atherley, président et administrateur en chef du Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail, pour son attention, ses suggestions et son appui. Enfin, nous tenons à remercier de leur aide précieuse M. Jan Webber et le personnel de référence de la bibliothèque municipale de Hamilton.

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES

Abbott, H. Treatise on the Railway Law of Canada. Montréal : Théorêt, 1896.

Chandler, Alfred D., Jr., éditeur. The Railroads: The Nation's First Big Business, Sources and Readings. New York : Harcourt, Brace & World, 1965.

Ellul, Jacques. The Technological Society. New York : Vintage, 1965.

Flaherty, David H., éditeur. Essays in the History of Canadian Law. Toronto : University of Toronto Press.

Holmested, G.S. The Workmen's Compensation for Injuries Act 1892 : 55 Vict. Cap. 30 (Ont.) and the Revised Statutes of Ontario (1887) : c. 135, connu sous le nom de Lord Campbell's Act, copieusement annoté. Toronto : Bingham's, 1893.

Keefer, T.C. Philosophy of Railroads And Other Essays. Selon l'édition de 1849 avec une introduction de H.V. Nelles. Toronto : University of Toronto Press, 1970.

Kingsford, Dr P.W. Victorian Railwaymen: The Emergence and Growth of Railway Labour 1830-1870. London : Frank Cass & Co. Ltd., 1970.

Leacy, F.H., rédacteur en chef. Statistiques historiques du Canada, 2e édition. Ottawa : Statistique Canada.

Mews, John, et al., A Digest of the Reported Decisions of the Courts of Common Law, Bankruptcy, Probate, Admiralty, and Divorce Together With A Selection From Those of The Court of Chancery and Irish Courts From 1756 to 1883 inclusive. En sept volumes. London : Sweet, Stevens, and Maxwell, 1884.

Trout, J.M.; Trout, Edward. The Railways of Canada for 1870-1. Toronto : Monetary Times, 1871.

White, Henry K. History of the Union Pacific Railway. Réimpression à partir de l'édition de 1895. Clifton : Augustus M. Kelley, 1973.

CCOHS/CCHST

Wood, Louis Aubrey. Union Management Cooperation on the Railroads. New Haven : Yale University Press, 1931.

The Railway Age. Middlesex : Penguin, 1964.

LOIS

An Act Respecting Compensation to the Families of Persons Killed by Accident, and in Duels (connue également sous les noms de lord Campbell's Act et The Fatal Accidents Act); S.R.O. 1887, c. 135.

An Act for the Protection of Persons Employed in the Construction of Buildings; S.O. 1911, c. 71.

An Act for the Protection of Persons Employed in Factories, Shops and Office Buildings; S.O. 1913, c. 60.

Acte pour prévenir les accidents sur les chemins de fer, 20 Vict., Cap. 12.

An Act for the further Protection of persons employed in Places of Business other than Factories; S.O. 1895, c. 51.

An Act respecting Compensation to the Families of Persons killed by Accident, and in Duels; S.R.O. 1897, c. 166.

An Act respecting Steam Threshing Machines; 52 Vict., c. 52.

An Act respecting the Bureau of Labour; S.O. 1900, c. 14.

An Act to amend The Factories Act; S.O. 1904, c. 26.

An Act to amend The Mines Act; S.O. 1900, c. 13.

An Act to amend The Ontario Shops Regulation Act; S.O. 1901, c. 36.

An Act to amend The Ontario Factories Act; S.O. 1902, c. 36.

An Act to amend The Ontario Factories Act; S.O. 1911, c. 70.

An Act to amend the Law as to Contributory Negligence; S.O. 1924, c. 32.

An Act to further improve The Factories Act; S.O. 1901, c. 35.

CCOHS/CCHST

An Act to make provision for the Safety of Railway Employees and the Public; 44 Vict., c. 22.

An Act to prevent Accidents from Machinery; Consolidated Statutes for Upper Canada 1859, Cap. LXXIX (22 Vict., Cap. 30, A.D. 1859).

An Act to require the owners of Thrashing and other Machines to guard against accidents; 37 Vict., c. 12.

Acte refondu des chemins de fer; 42 Vict. (Can.), c. 9.

Acte pour donner, sous certaines conditions, la garantie de la province aux obligations contractées par les compagnies de chemins de fer, et pour aider la construction du chemin de fer de Halifax à Québec; 1849 (Canada Ouest), 12 Vict., c. 29.

Acte des chemins de fer; 3 Edw. VII (Can.), c. 58.

Acte modifiant l'Acte des chemins de fer; 6 Edw. VII (Can.), c. 30.

The Employer's Liability Act, 1880; 1880 (R.-U.), 43 & 44 Vict., c. 42.

The Fatal Accidents Act; S.R.O. 1914, c. 151.

The Mines Act, 1892; S.O. 1892, c. 9.

The Mining Amendment Act, 1912; S.O. 1912, c. 8.

The Mining Operations Act; S.O. 1890, c. 10

The Ontario Factories Act, 1884; 47 Vict., c. 39.

The Ontario Factories Act, 1889; S.O. 1889, c. 43.

The Ontario Shops' Regulation Amendment Act, 1889; S.O. 1889, c. 44.

The Railway Aid Act, 1881; 44 Vict., c. 23.

The Steam Boiler Act; S.O. 1913, c. 61.

The Workmen's Compensation for Injuries Act, 1886; 49 Vict., c. 28.

The Workmen's Compensation for Injuries Act; S.R.O. 1887, c. 141.

The Workmen's Compensation for Injuries Act, 1889; 52 Vict., c. 23.

The Workmen's Compensation for Injuries Act, 1892; 55 Vict., c. 30.

The Workmen's Compensation for Injuries Act; S.R.O. 1897, c. 160.

The Workmen's Compensation for Injuries Act, 1899; S.O. 1899, c. 18.

The Workmen's Compensation for Injuries Act; S.R.O. 1914, c. 146.

Loi sur les accidents du travail; S.O. 1914, c. 25.

JURISPRUDENCE

Beamon v. Ellice, 4 C. & P. 585.

Becket v. Grand Trunk Railway Co., [1885] 21 C.L.J. 272 (Q.B. Div.)

Berringer v. Great Eastern Railway Company, 4 C.P.D. 163.

Brady v. Giles, 1 M. & Rob. 494.

Brucker v. Fromont, 6 T.R. 659.

Burke v. South Eastern Railway Company, 5 C.P.D. 4; 49 L.J., C.P. 407.

Cannon v. Midland Great Western Railway Company, 6 L.R. Ir. 199 (C.A.)

Carpue v. L. & B. Ry., 5 Q.B. 747.

Chalifoux v. C.P. Ry. Co., 22 S.C.R. 721

Davey v. London and South Western Railway Company, 2 Q.B.D. 70 (C.A.); 35 L.J., Q.B.D. (App.) 58; [1881-85] 4 Railway and Canal Traffic Cases xiv.

Deverell v. Grand Trunk Railway, (1886), 25 Q.B. 517.

CCOHS/CCHST

Duff v. Great Northern Railway Company, 4 L.R. Ir. C.L. 178.

Farwell v. The Boston and Worcester Railroad (1842), 45 Mass. L.R. 49.

Finley v. Miscampbell, 20 Ont. 35.

Foulkes v. Metropolitan District Railway Company, 5 C.P.D. 157; 49 L.J. C.P.D. (App.) 361.

G.W. Ry. Co. & Braid, 1 Moore P.C.N.S. 101.

Giovinazzo v. Canadian Pacific R.W. Co. (1908), 19 O.L.R. 325 (Ont. C.A.).

Gray v. North Eastern Railway Company, 48 L.T. 904; [1881-85] 4 R.C.T.C. xv.

Haigh v. Royal Mail Steam Packet Company; 52 L.J.Q.B.D. (App.) 640; [1881-85] 4 R.C.T.C. xv.

Hannon v. Pender. L.R., 11 Q.B.D. 507.

Health v. Wilson, 9 C & P. 607; 2 M. & Rob. 181.

Hetherington v. North Eastern Railway Company, 51 L.J., Q.B.D. 495; [1881-85] 4 R.C.T.C. xv.

Highland and Avenue Belt Railway Company v. Walters, 91 A LA. 435.

Johnson v. Great Southern and Western Railway Company, 9 Ir. R., C.L. 108.

Kearney v. Great Southern and Western Ry. Co., [1888] 18 L.R. Ir. 303.

King v. Hoare, [1845] 13 M. & W.

Laugher v. Forister, 5 B. & C. 547.

May v. Ontario and Quebec Ry. Co., [1885] 21 C.L.J. 429 (Q.B. Div.).

McLachlin v. Grand Trunk Ry. Co., [1886] 22 C.L.J. 342 (plaids communs).

McLaughlin v. Pryor, 4 M. & G. 48; 4 Scott, N.R. 655; Car. & M 354.

CCOHS/CCHST

Mitchell v. Crasweller, 13 C.B. 237. S.P.

Phillips v. London and South Western Railway Company, 5 C.P.D. 280; 49 L.J., C.P. 233.

Pierce v. Grand Trunk Rw. Co., [1914] 26. O.W.R. 5 (Cour des plaids communs. Ont.).

Powles v. Hider, 6 El. & Bl. 207; 25 L.J., Q.B. 331; 2 Jur., N.S. 472.

Priestly v. Fowler (1837), 150 E.R. 1030.

Quarman v. Burnett, 6 M. & W. 499; 4 Jur. 969.

Rich & Ont. Nav. Co. v. St. Jean, M.L.R., 1 Q.B. 252.

Robinson v. Canadian Pacific Railway, [1887] C.L.J. 353 (Que. C.A.)

Scott v. Governors of University of Toronto [1913] O.W.N. 994 (Ont. C.A.)

Scott v. L. & St. K. Docks Co., 3 H.C. 596.

Self v. London, Brighton and South East Railway Company, 42 L.T. 173.

Sharrod v. The London and North Western Railway Company, [1849-52] 6 Railway and Canal Cases 850.

Slattery v. Dublin, Wicklow & Wexford Railway Company, 3 App. (H.L.) 1155; [1877-81] 3 Neville & MacNamara xiii (Railway & Canal Cases).

Smith v. Baker (1891), Appeal Cases 355.

St. Lawrence Sugar Refining Co. v. Campbell, M.L.R., 1 Q.B. 290.

Stables v. Eley, 1 C. & P. 614.

Storey v. Ashton, 4 L.R., Q.B. 416; 38 L.J., Q.B. 223; 17 W.R. 727.

The Canada Southern Railway Company v. Charles H. Jackson, [1890] 17 S.C.R. 316 (S.C.C.).

The Canadian Pacific Railway Company v. Laura H. Cheeseman, [1918] 57 S.C.R. 439 (S.C.C.).

CCOHS/CCHST

The Toronto Railway Company v. Robert Snell, [1901] 31 S.C.R. 241 (S.C.C.).

Truman v. Rudolph (1895), 22 O.A.R. 250 (Ont. C.A.).

Venables v. Smith, 2 Q.B.D. 279; 46 L.J., Q.B. 70; 36 L.T. 509; 25 W.R. 584.

Wakelin v. London and South-Western Ry. Co., [1888] 12 App. Cas. 41; 55 L.T. 709.

Woodley v. The Metropolitan District Railway Company, 2 EX. D. 384; 36 L.T.N.S. 419.

Wright v. Great Northern Railway Company (Irlande), 8 L.R. Ir., C.P.D. 257; [1881-1885] 4 R.C.T.C. xv.

RAPPORTS

Réponse à l'adresse de l'Assemblée législative, en date du premier décembre 1875, concernant les sommes versées en vertu des lois établissant la Railway Aid Fund et la Railway Subsidy Fund. Ontario Sessional Papers (n° 30). 39 Victoria, 1875-1876.

Réponse à une adresse au lieutenant-gouverneur par laquelle on a demandé au lieutenant-gouverneur de faire déposer devant la Chambre un rapport sur toutes les sommes versées en vertu de la Railway Aid Act et de la Railway Subsidy Act, sur les voies ferrées qui ont été construites avec cet argent, sur le nombre de milles de voies ferrées construites et en construction, ainsi que le montant des primes, des contributions des municipalités par voie ferrée respective, qui n'a pas été encore déposé en Chambre. Ontario Sessional Papers (n° 43). 39 Victoria, 1875-1876.

Réponse à un ordre de la Chambre exigeant que le greffier de la Chambre compile divers rapports et documents sur les voies ferrées en Ontario de façon à dresser un tableau. Ontario Sessional Papers (n° 9). 40 Victoria, 1877.

Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1877, demandant la préparation d'un rapport sur tous les accidents (lésions corporelles ou dommage aux biens) et décès survenus sur les voies ferrées de la province de l'Ontario, sous la compétence législative de l'Assemblée législative de ladite province, durant les années 1874, 1875 et 1876. Le rapport

CCOHS/CCHST

traite des points suivants : 1. le nom des compagnies respectives; 2. les causes et la nature des accidents et des décès; 3. les endroits où sont survenus les accidents, en indiquant s'ils ont eu lieu le jour ou la nuit; 4. le compte rendu complet décrivant tous les accidents. Ontario Sessional Papers (n° 14). 41 Victoria, 1878.

Report of the Select Committee on Railway Accidents. Journals of the Legislative Assembly of the Province of Ontario, vol. XIII (annexe I), 43 Victoria, 1880.

Réponse à l'ordre de l'Assemblée législative concernant toutes les compagnies ferroviaires recevant une aide financière du gouvernement provincial depuis 1870. Ontario Sessional Papers (n° 56). 43 Victoria, 1880.

Rapport présenté à la Chambre en réponse à une demande sur la valeur des certificats provisoires en souffrance au premier jour de janvier 1884, émis pour aider les compagnies ferroviaires, en calculant les paiements à faire en valeur capitalisée de 5 pour cent. Ontario Sessional Papers (n° 85). 47 Victoria, 1884.

Réponse à un ordre de l'Assemblée législative du 29 février 1884 : "A Return giving a statement of the aggregate amount of forty years' scrip, which it will be necessary to issue in order to take up the Railway Scrip now outstanding as the same mature [...]". Ontario Sessional Papers (n° 86). 47 Victoria, 1884.

Twelfth Annual Reports of the Inspectors of Factories 1899. Ontario Sessional Papers 1899 (n° 8), vol. XXXII, partie II, 1900.

Interim Report on Laws Relating to the Liability of Employers To Make Compensation to their Employees for Injuries received in the course of their employment which are in force in other countries. L'honorable sir William Ralph Meredith, C.J.C.P., commissaire. Ontario Sessional Papers, vol. XLIV, partie XIV, 1re séance, 13e session législative de la province de l'Ontario, 1912.

Second Interim Report on Laws Relating to the Liability of Employers with draft of An Act to provide for Compensation to Workmen for Injuries sustained and Industrial Diseases contracted in the course of their employment. L'honorable sir William Ralph Meredith, C.J.O., commissaire. Ontario Sessional Papers, vol. XLV, partie XIII, 2e séance, 13e session législative de la province de l'Ontario, 1913.

CCOHS/CCHST

Twenty-Fifth Annual Reports of the Inspectors of Factories for the Province of Ontario 1912. Ontario Sessional Papers 1912 (n° 45), 1913.

ARTICLES

R.C.B. Risk, "The Last Golden Age: Property and the Allocation of Losses in Ontario in the Nineteenth Century" (1970) 27 U. of T. Law Journal 199.

JOURNAUX

The Law Times, 1842, p. 430 col. 2.
The Law Times, 1842, p. 468 col. 2.
The Law Times, 1843, p. 217 col. 3.
The Law Times, 12 octobre 1844, p. 22 col. 2.
The Law Times, 14 mars 1846, p. 488 col. 2.
The Law Times, 15 août 1846, p. 435 col. 2.
The Law Times, 7 novembre 1846, p. 106 col. 2.

CCOHS/CCHST